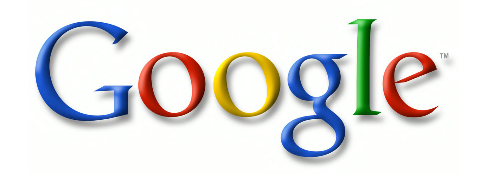
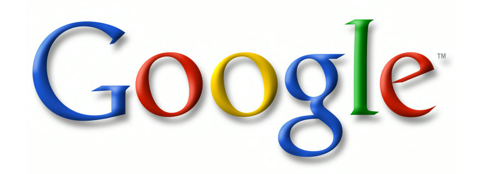




DAS

INTERNATIONALE SEERECHT.

EIN

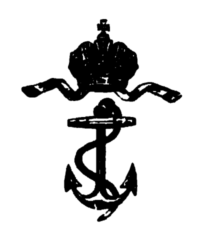
HANDBUCH FÜR DEN K. U. K. SEEOFFICIER

VON

FERDINAND RITTER VON ATTLMAYR
K. U. K. REGIERUNGSRATH I. P.

II. BAND.

BEILAGEN ZUM I. BAND.



IN COMMISSION BEI CARL GEROLD'S SOHN
BUCHHÄNDLER DER KAISERLICHEN AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN
WIEN, I., Barbaragasse 2.

1904.

Vorwort.

Von der Aufnahme der im Vorworte zum I. Bande erwähnten Liste der Handels- und Auslieferungsverträge, des Übereinkommens betreffs Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute, sowie einer Flaggentafel wurde abgesehen. Hingegen fanden der Seekriegskodex der Vereinigten Staaten Nordamerikas und die Ergebnisse einzelner Sanitätskonventionen, die in enger Beziehung zum Seeverkehre stehen, Aufnahme.

Ferdinand Ritter von Attlmayr.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Zum Artikel „Occupation".

Zum Artikel „Flüsse, welche mehrere Staaten durchströmen".

Zum Artikel „Staatsdienstbarkeiten".

Zum Artikel „Auswanderung, Naturalisation".

Zum Artikel „Consuln".

Das internationale Seerecht in Friedenszeiten.

Zum Artikel „Territorialmeere — Meerengen“.

Zum Artikel „Die Staatshoheit in den Territorialgewässern“.

Zum Artikel „Der Bosporus und die Dardanellen“.

Zum Artikel „Der Sundzoll“.

Zum Artikel „Nationalität der Schiffe — Schiffspapiere“.

Zum Artikel „Der Sclavenhandel".

Zum Artikel „Verletzung unterseeischer Telegraphenkabel".

Zum Artikel „Besondere Vergünstigungen für einzelne Kategorien von Privatschiffen".

Zum Artikel „Deserteure der Schiffsmannschaften".

Zum Artikel „Gute Dienste“.

Das internationale Seerecht in Kriegszeiten.

Zum Artikel „Kriegsgesetze“.

Zum Artikel „Neutralität“.

Ad Artikel „Occupation“.

Generalacte der Berliner Conferenz 1885.

Congo.

Vertragschließende Parteien: Österreich-Ungarn, Deutsches Reich, Belgien, Dänemark, Spanien, Vereinigte Staaten Nordamerikas, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Portugal, Russland, Schweden, Norwegen, Türkei.

Gegenstand der Verhandlung:

1. Eine Declaration, betreffend die Freiheit des Handels in dem Becken des Congo, in dessen Mündungen und den angrenzenden Gegenden, nebst gewissen, damit im Zusammenhange stehenden Bestimmungen;

2. eine Declaration, betreffend den Sclavenhandel und die Unternehmungen, welche bezwecken, zu Lande oder zur See dem Handel Sclaven zuzuführen;

3. eine Declaration, betreffend die Neutralität der in dem vertragsmäßig festgestellten Congobecken begriffenen Landstriche;

4. eine Acte für die Schiffahrt auf dem Congo, welche den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragend, auf diesen Strom, seine Zuflüsse und die ihnen gleichgestellten Gewässer jene allgemeinen Grundsätze ausdehnt, die in den Artikeln 108 bis 116 der Schlussacte des Wiener Congresses ausgesprochen sind, und zwischen den Signatarmächten dieser Acte die freie Schiffahrt auf den schiffbaren Wasserläufen, die mehrere Staaten von einander scheiden oder durchziehen, zu regeln bestimmt sind, Grundsätze, welche seither vertragsmäßig auf Flüsse Europas und Amerikas und namentlich auf die Donau mit dem von dem Pariser Vertrage

von 1856, dem Berliner Vertrage von 1878 und den Londoner Verträgen von 1871 und 1883 vorgesehenen Änderungen angewendet worden sind;

5. eine Acte bezüglich der Schiffahrt auf dem Niger, welche gleichfalls mit Berücksichtigung der localen Verhältnisse auf diesen Strom und seine Zuflüsse die nämlichen, in den Artikeln 108 bis 116 der Wiener Schlussacte enthaltenen Grundsätze ausdehnt;

6. eine Declaration, welche für die internationalen Beziehungen gleichförmige Normen hinsichtlich der Besitzergreifung festsetzt, die in Zukunft an den Küsten des afrikanischen Continentes stattfinden könnten.

In der Erwägung, dass die Zusammenfassung dieser verschiedenen Documente in ein einziges Instrument von Nutzen sein könnte, haben die Bevollmächtigten selbe in einer Generalacte vereinigt, welche aus folgenden Artikeln besteht:

Capitel I. Declaration, betreffend die Freiheit des Handels im Becken des Congo, in dessen Mündungen und den angrenzenden Gegenden, und darauf bezügliche Bestimmungen.

Artikel 1.

Der Handel aller Nationen wird vollkommene Freiheit genießen:

1. In allen Gebieten, welche das Becken des Congo und seiner Zuflüsse bilden. Dieses Becken wird begrenzt durch die Kammhöhen der benachbarten Becken, namentlich jener des Niari, des Ogowe, des Schari und des Nils im Norden; durch die östliche Kammlinie der Zuflüsse des Sees Tanganyika im Osten; durch die Kammhöhe der Becken des Zambeze und der Loge im Süden. Es begreift sonach alle Gebiete, welche ihr Wasser dem Congo und seinen Nebenflüssen zuführen, mit Inbegriff des Sees Tanganyika und seiner östlichen Zuflüsse.

2. In der Küstenzone, welche sich längs des atlantischen Oceans von dem Parallelkreise von 2° 30' südlicher Breite bis zur Mündung der Loge erstreckt.

Die nördliche Grenze folgt dem Parallelkreise von 2° 30' von der Küste an bis zu jenem Punkte, wo diese Linie auf

das geographische Becken des Congo stößt, mit Vermeidung jedoch des Beckens des Ogowe, auf welches die Stipulationen der gegenwärtigen Acte keine Anwendung finden.

Die südliche Grenze folgt dem Laufe der Loge bis zu ihrer Quelle, von wo sie sich nach Osten wendet, bis zu ihrem Zusammentreffen mit dem geographischen Becken des Congo.

3. In der Zone, welche sich östlich vom Becken des Congo, wie es oben abgegrenzt wurde, bis zum Indischen Ocean erstreckt, vom 5° nördlicher Breite bis zur Mündung des Zambeze im Süden; von diesem Punkte an folgt die Demarcationslinie dem Zambeze bis 5 Meilen oberhalb seiner Vereinigung mit dem Shiré und setzt sich auf der Kammlinie fort, welche die nach dem See Nyassa zufließenden Gewässer von den Zuflüssen des Zambeze trennt, um endlich auf die Wasserscheide zwischen dem Zambeze und dem Congo überzugehen.

Es wird ausdrücklich erklärt, dass bei der Ausdehnung des Principes der Handelsfreiheit auf die östliche Zone die in der Conferenz vertretenen Mächte sich nur für sich selbst verpflichten, und dass dieses Princip auf Gebiete, welche gegenwärtig einem unabhängigen und souveränen Staate gehören, nur insoweit Anwendung finden wird, als dieser seine Einwilligung hiezu gibt. Die Mächte kommen überein, bei den auf dem afrikanischen Litorale des Indischen Meeres bestehenden Regierungen ihre guten Dienste eintreten zu lassen, um deren diesfällige Zustimmung zu erlangen, und auf jeden Fall dem Transit aller Nationen die günstigsten Bedingungen zu sichern.

Artikel 2.

Alle Flaggen, ohne Unterschied der Nationalität, haben freien Zutritt zum ganzen Littorale der oben aufgezählten Gebiete, zu den Flüssen, welche sich dort ins Meer ergießen, zu allen Gewässern des Congo und seiner Zuflüsse mit Inbegriff der Seen, zu allen an diesen Gewässern gelegenen Häfen, sowie zu allen Canälen, welche zukünftig zu dem Zwecke gebaut werden könnten, um die in der ganzen Ausdehnung der im Artikel 1 beschriebenen Gegenden befind-

lichen Wasserläufe oder Seen miteinander zu verbinden. Sie werden alle Arten von Transporten unternehmen und die Meer- und Flusscabotage sowohl als die sonstige Flusschiffahrt in gleicher Weise wie die Nationalen ausüben können.

Artikel 3.

Die Waren jedweder Provenienz, unter welcher Flagge sie immer in diese Gebiete importiert werden, sei es zur See, auf Flüssen oder zu Lande, werden keine anderen Taxen zu zahlen haben, als jene, welche als billige Vergütung für Ausgaben, die zu Nutzen des Handels gemacht werden, eingehoben werden könnten, und welche unter diesem Titel gleichmäßig von den Nationalen, wie von den Fremden aller Nationalitäten getragen werden müssen.

Jede differentielle Behandlung ist untersagt, sowohl bezüglich der Schiffe als der Waren.

Artikel 4.

Die in diese Gebiete importierten Waren werden von Eingangs- und Tarifzöllen befreit bleiben.

Die Mächte behalten sich vor, nach einer Periode von 20 Jahren zu entscheiden, ob die zollfreie Einfuhr aufrecht erhalten werden soll oder nicht.

Artikel 5.

Keine Macht, welche in den obenbezeichneten Territorien Souveränitätsrechte ausübt oder ausüben wird, kann darin Monopole oder Privilegien irgend welcher Art in Handelsangelegenheiten ertheilen.

Alle Fremden ohne Unterschied werden dort in Bezug auf den Schutz ihrer Person und ihres Besitzes, die Erwerbung und Übertragung ihres beweglichen und unbeweglichen Vermögens und die Ausübung ihres Gewerbes dieselbe Behandlung und dieselben Rechte genießen wie die Nationalen.

Artikel 6. Bestimmungen in Betreff des Schutzes der Eingeborenen, der Missionäre und der Reisenden, und bezüglich der Religionsfreiheit.

Alle Mächte, welche in den angegebenen Territorien Souveränitätsrechte oder Einfluß ausüben, verpflichten sich,

über die Erhaltung der eingeborenen Bevölkerungen und die Verbesserung ihrer moralischen und materiellen Existenzbedingungen zu wachen und zur Abschaffung der Sclaverei und besonders des Negerhandels mitzuwirken; sie werden alle religiösen, wissenschaftlichen und Wohlthätigkeitsunternehmungen, welche zu diesem Zwecke creiert und organisiert werden, oder die Tendenz haben, die Eingeborenen zu unterrichten und sie die Vortheile der Civilisation zu lehren und schätzen zu machen, ohne Unterschied der Nationalität und des Cultus beschützen und begünstigen.

Ebenso werden auch die christlichen Missionäre, die Gelehrten, die Forschungsreisenden, ihre Escorten, ihr Besitz und ihre Sammlungen gleichfalls den Gegenstand speciellen Schutzes bilden.

Die Gewissensfreiheit und die religiöse Toleranz sind den Eingeborenen wie den Nationalen und den Fremden ausdrücklich gewährleistet. Die freie und öffentliche Ausübung jedes Cultus, das Recht, kirchliche Gebäude zu errichten und Missionen jedweden Cultus zu organisieren, wird keinerlei Beschränkungen oder Behinderungen unterworfen werden.

Artikel 7.

Die am 1. Juni 1878 zu Paris revidierte Convention der universalen Postunion findet Anwendung auf das vertragsmäßige Becken des Congo.

Die Mächte, welche in demselben Souveränitäts- oder Protectoratsrechte ausüben oder ausüben werden, verpflichten sich, sobald die Verhältnisse es erlauben werden, die nothwendigen Maßregeln zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung zu treffen.

Artikel 8. Aufsichtsrecht der internationalen Schiffahrtscommission des Congo.

In allen jenen Theilen des in der gegenwärtigen Declaration bezeichneten Territoriums, in welchen keine Macht Souveränitäts- oder Protectoriatsrechte ausüben sollte, wird die kraft des Artikels 17 eingesetzte internationale Schifffahrtscommission des Congo die Anwendung der durch die gegenwärtige Declaration proclamierten und bekräftigten Principien zu überwachen beauftragt sein.

In allen Fällen, wo Schwierigkeiten bezüglich der Anwendung der durch die gegenwärtige Declaration aufgestellten Principien entstehen sollten, können sich die betheiligten Regierungen verabreden, an die guten Dienste der internationalen Commission zu appellieren, indem sie ihr die Prüfung der Thatsachen, welche zu diesen Schwierigkeiten Anlaß gegeben haben, übertragen.

Capitel II. Declaration in Betreff des Sclavenhandels.

Artikel 9.

Da nach den Grundsätzen des Völkerrechtes, wie sie von den Signatarmächten anerkannt sind, der Sclavenhandel verboten ist, und da die Unternehmungen, welche zur See oder zu Lande dem Handel Sclaven zuführen, ebenfalls als untersagt betrachtet werden müssen, erklären die Mächte, welche Souveränitätsrechte oder Einfluss in den das vertragsmäßige Congobecken bildenden Territorien ausüben oder ausüben werden, dass diese Territorien weder als Markt, noch als Transitweg für den Handel mit Sclaven, welcher Rasse sie seien, dienen können. Jede dieser Mächte verpflichtet sich, alle ihr zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um diesem Handel ein Ende zu machen und jene zu bestrafen, welche sich mit demselben abgeben.

Capitel III. Declaration über die Neutralität der in dem vertragsmäßig festgestellten Congobecken begriffenen Landstriche.

Artikel 10.

Um dem Handel und der Industrie eine neue Garantie der Sicherheit zu bieten und durch die Aufrechterhaltung des Friedens die Entwicklung der Civilisation in den im Artikel 1 erwähnten und unter das Regime der Handelsfreiheit gestellten Gegenden zu begünstigen, verpflichten sich die hohen Signatarmächte der gegenwärtigen Acte und jene, welche ihr in Zukunft beitreten werden, die Neutralität der Territorien und Gebirgstheile, welche zu diesen Gegenden gehören, mit Inbegriff der Territorialgewässer insolange zu respectieren als die Mächte, welche Souveränitäts- oder Protectoratsrechte über diese Gebiete ausüben, indem sie von dem Rechte, sich neutral zu

erklären, Gebrauch machen, die Pflichten, welche die Neutralität mit sich bringt, erfüllen.

Artikel 11.

Für den Fall, als eine Macht, welche in den im Artikel 1 bezeichneten und unter das Regime der Handelsfreiheit gestellten Gegenden Souveränitäts- oder Protectoratsrechte ausübt, in einen Krieg verwickelt würde, verpflichten sich die hohen Unterzeichner der gegenwärtigen Acte und jene, welche derselben in Zukunft beitreten werden, ihre guten Dienste dafür zu verwenden, damit die Territorien, welche dieser Macht gehören und innerhalb der vertragsmäßigen Zone der Handelsfreiheit liegen, durch gemeinsame Zustimmung dieser Macht und der anderen kriegführenden Macht oder Mächte, für die Dauer des Krieges unter das Regime der Neutralität gestellt und als einem nicht kriegführenden Staate gehörig betrachtet werden; die kriegführenden Theile würden von da an darauf verzichten, die Feindseligkeiten auf die dergestalt neutralisierten Gebiete auszudehnen, sowie auch darauf, letztere als Basis von Kriegsoperationen zu benützen.

Artikel 12.

Für den Fall, als ein ernster Zwiespalt anläßlich der im Artikel 1 bezeichneten und unter das Regime der Handelsfreiheit gestellten Gebiete oder in den Grenzen derselben sich zwischen Signatarmächten der gegenwärtigen Acte, oder Mächten, welche ihr künftig beitreten, erheben sollte, verpflichten sich diese Mächte, bevor sie zu den Waffen greifen, die Mediation einer oder mehrerer befreundeter Mächte anzurufen.

Für denselben Fall behalten sich dieselben Mächte die facultative Berufung an einen Schiedsspruch vor.

Capitel IV. Schiffahrtsacte für den Congo.

Artikel 13.

Die Schiffahrt auf dem Congo, ohne Ausnahme irgend eines seiner Arme oder Ausflüsse ist und bleibt vollkommen frei für die beladenen oder unbeladenen Handelsschiffe aller

Nationen, sowohl für den Transport von Waren als von Reisenden. Hiebei müssen die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrtsacte und die zur Durchführung derselben zu erlassenden Vorschriften beobachtet werden.

Bei Ausübung dieser Schiffahrt werden die Unterthanen und Flaggen aller Nationen in jeder Beziehung auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt werden, sowohl bezüglich der directen Schiffahrt von der hohen See nach den inneren Häfen des Congo und umgekehrt, als für die große und kleine Cabotage, wie auch für die sonstige Schiffahrt auf dem Flusse.

Demgemäß wird auf dem ganzen Laufe des Congo und in seinen Mündungen keinerlei Unterschied zwischen den Unterthanen der Uferstaaten und der Nichtuferstaaten gemacht, noch auch irgend ein ausschließliches Schiffahrtsprivilegium weder an irgend welche Gesellschaften oder Corporationen, noch an einzelne Personen ertheilt werden.

Diese Bestimmungen werden von den Signatarmächten, als von nun an einen Theil des internationalen öffentlichen Rechtes bildend, anerkannt.

Artikel 14.

Die Schiffahrt auf dem Congo wird keinerlei Behinderungen noch Abgaben unterworfen werden können, die nicht ausdrücklich in der gegenwärtigen Acte bestimmt worden wären. Sie wird mit keiner Verpflichtung zum Anhalten oder Anlaufen, noch mit Niederlags- oder Umschlagszwang, noch mit Zwangsaufenthalt belastet werden.

In der ganzen Ausdehnung des Congo werden die auf dem Flusse verkehrenden Schiffe und Waren, welches immer ihre Provenienz und Bestimmung sei, keinerlei Transitabgabe unterworfen sein.

Keinerlei lediglich auf die Thatsache der Schiffahrt beruhende See- oder Flussabgaben werden eingeführt werden, noch auch irgend eine Gebür von den Waren, die sich an Bord der Schiffe befinden. Nur solche Taxen oder Gebüren können erhoben werden, welche den Charakter der Entlohnung für Dienste tragen, die der Schiffahrt selbst geleistet werden, nämlich:

1. Hafentaxen für den wirklichen Gebrauch gewisser localer Anstalten, als Quais, Magazine etc. etc.

Der Tarif dieser Taxen wird nach den Kosten der Herstellung und der Erhaltung dieser Localanstalten berechnet und die Anwendung findet ohne Rücksicht auf die Provenienz der Schiffe oder ihrer Ladung statt;

2. Pilotagegebüren auf den Flussectionen, wo es nothwendig erscheinen könnte, Stationen patentierter Piloten zu errichten.

Der Tarif dieser Gebüren wird fix und den geleisteten Diensten proportioniert sein;

3. Abgaben, welche bestimmt sind, die im allgemeinen Schiffahrtsinteresse gemachten technischen und administrativen Ausgaben zu decken, mit Inbegriff der Leuchthurm-, Leuchtfeuer- und Bojengebüren.

Die Abgaben dieser letzten Kategorie werden auf Grund des Tonnengehaltes der Schiffe, wie er aus den Schiffspapieren zu entnehmen ist und nach den für die untere Donau angenommenen Regeln berechnet werden.

Die Tarife, nach welchen die in den drei vorhergegangenen Paragraphen aufgezählten Taxen und Gebüren einzuheben sind, werden keinerlei differentielle Behandlung enthalten und müssen in jedem Hafen officiell veröffentlicht werden.

Die Mächte behalten sich vor, nach einer Periode von 5 Jahren zu untersuchen, ob Anlaß vorhanden ist, die oberwähnten Tarife im gemeinschaftlichen Einverständnisse einer Revision zu unterziehen.

Artikel 15.

Die Zuflüsse des Congo werden in jeder Beziehung demselben Regime unterworfen sein, wie der Fluss, zu dem sie gehören.

Dasselbe Regime wird auf die Ströme und Flüsse, sowie die Seen und Canäle der im Artikel 1, §§. 2 und 3 bezeichneten Territorien angewendet werden.

Jedoch wird sich der Wirkungskreis der internationalen Congocommission auf die genannten Ströme, Flüsse, Seen und Canäle nicht ausdehnen, außer im Falle der Zustimmung der

Staaten, unter deren Souveränität sie stehen. Ebenso ist man übereingekommen, dass für die im Artikel 1, §. 3 erwähnten Territorien die Zustimmung der souveränen Staaten, denen diese Territorien unterstehen, vorbehalten bleibt.

Artikel 16.

Die Straßen, Eisenbahnen oder Seitencanäle, die zu dem speciellen Zwecke gebaut werden könnten, um bei der Unschiffbarkeit oder Mangelhaftigkeit des Flußweges an einzelnen Strecken des Laufes des Congo, seiner Zuflüsse und der anderen Wasserwege, die ihnen durch Artikel 15 gleichgestellt sind, den Verkehr zu erleichtern, werden in ihrer Eigenschaft von Communicationsmitteln als Dependenzen dieses Flusses behandelt und ebenfalls dem Verkehre aller Nationen offen stehen.

Wie auf dem Flusse selbst, so können auch auf diesen Straßen, Eisenbahnen und Canälen nur solche Mauthgebüren erhoben werden, welche auf Grund der Kosten der Anlage, der Erhaltung und der Administration, sowie des den Unternehmern gebürenden Gewinnes berechnet sind.

Bezüglich des Ausmaßes dieser Gebüren werden die Fremden auf dem Fuße vollkommener Gleichheit mit den Nationen der betreffenden Territorien behandelt werden.

Artikel 17.

Es wird eine internationale Commission eingesetzt, welche die Aufgabe hat, die Ausführung der Bestimmungen der vorliegenden Schiffahrtsacte zu sichern.

Die Signatarmächte dieser Acte und jene, welche ihr später beitreten, können sich zu jeder Zeit in dieser Commission durch je einen Delegierten vertreten lassen. Kein Delegierter kann über mehr als eine Stimme verfügen, selbst in dem Falle, wenn er mehrere Regierungen vertritt.

Jeder Delegierter wird von seiner Regierung besoldet.

Die Gehalte und Bezüge der Agenten und Beamten der internationalen Commission werden vom Ertrage der in Gemäßheit des Artikel 14, §§. 2 und 3 eingehobenen Gebüren bestritten.

Die Höhe dieser Gehalte und Bezüge, sowie die Anzahl, der Rang und der Wirkungskreis der Agenten und Beamten

werden im Rechenschaftsberichte angeführt, welcher alljährlich den in der internationalen Commission vertretenen Regierungen vorzulegen ist.

Artikel 18.

Die Mitglieder der internationalen Commission, sowie die von ihr ernannten Agenten genießen in der Ausübung ihrer Functionen das Privilegium der Unverletzlichkeit. Diese Garantie dehnt sich auch auf die Ämter, Bureaux und Archive der Commission aus.

Artikel 19.

Die internationale Congo-Schiffahrtscommission wird sich constituieren, sobald fünf der Signatarmächte dieser Generalacte ihre Delegierten ernannt haben werden. Bis zur Constituierung dieser Commission wird die Ernennung der Delegierten der Regierung des Deutschen Reiches, welche die entsprechenden Schritte thun wird, um den Zusammentritt dieser Commission zu veranlassen, notificiert werden.

Die Commission wird unverzüglich Reglements für die Schiffahrt, die Flusspolizei, die Pilotage und Quarantäne ausarbeiten.

Diese Reglements sowohl, als auch die von der Commission zu bestimmenden Tarife werden, bevor sie in Wirksamkeit treten, den in der Commission vertretenen Regierungen zur Genehmigung unterbreitet werden. Die betheiligten Mächte sollen ihre Rückäusserung in der kürzestmöglichen Frist abgeben.

Die Verletzungen dieses Reglements werden dort, wo die internationale Commission ihre Autorität direct ausübt, von ihren Agenten, sonst aber von den betreffenden Uferstaaten geahndet werden.

Im Falle eines von einem Agenten oder Beamten der internationalen Commission begangenen Missbrauches seiner Amtsgewalt oder begangener Ungerechtigkeiten, kann sich derjenige, welcher sich in seiner Person oder seinen Rechten für verletzt hält, an den Consularagenten seiner Nation wenden. Letzterer muss die Beschwerde untersuchen; wenn er sie prima facie vernünftig findet, hat er das Recht, sie der

Commission vorzulegen. Auf seine Initiative wird sich die Commission, welche durch mindestens drei ihrer Mitglieder vertreten sein muß, mit ihm vereinigen, um eine Enquete über das Verhalten ihres Agenten oder Beamten zu veranstalten. Wenn der Consularagent gegen die Entscheidung der Commission Rechtsbedenken erheben zu können glaubt, wird er seiner Regierung darüber Bericht erstatten und diese kann sich an die in der Commission vertretenen Mächte wenden und sie zu einer Vereinbarung über die an die Commission zu richtenden Instructionen einladen.

Artikel 20.

Zu den Aufgaben der internationalen Congocommission, welche nach Artikel 17 beauftragt ist, die Ausführung der gegenwärtigen Schiffahrtsacte zu sichern, gehört namentlich:

1. Die Bezeichnung jener Arbeiten, welche geeignet sind, die Schiffbarkeit des Congo nach den Bedürfnissen des internationalen Handels zu sichern.

In jenen Sectionen des Flusses, wo keine Macht Souveränitätsrechte ausübt, wird die internationale Commission selbst die entsprechenden Maßnahmen für die Schiffbarkeit des Flusses treffen.

In jenen Sectionen, welche sich im Besitze einer souveränen Macht befinden, wird sich die internationale Commission mit den Behörden des Uferstaates ins Einvernehmen setzen.

2. Die Festsetzung des Pilotagetarifes und des allgemeinen Tarifes der im Artikel 14, §§. 2 und 3 bezeichneten Schifffahrtsabgaben.

Die in Artikel 14, §. 1 erwähnten Tarife werden von der Territorialmacht innerhalb der im besagten Artikel gezogenen Grenzen festgesetzt.

Die Einhebung aller dieser Gebüren erfolgt durch jene internationale oder territoriale Behörde, auf Rechnung welcher sie festgesetzt wurden.

3. Die Verwaltung der durch die Anwendung des vorstehenden §. 2 einlaufenden Gelder.

4. Die Überwachung der in Gemäßheit des Artikel 24 zu errichtenden Quarantäneanstalt.

5. Die Ernennung der zum allgemeinen Schiffahrtsdienste gehörigen Agenten und ihrer eigenen Beamten.

Die Einsetzung der Unterinspectoren in den einer Macht unterstehenden Sectionen steht dieser Territorialmacht zu, in den anderen Sectionen gebürt sie der internationalen Commission.

Der Uferstaat wird der internationalen Commission die von ihr vollzogenen Ernennungen von Unterinspectoren notificieren und nimmt die Besoldung der letzteren auf sich.

Die internationale Commission wird in der Ausübung ihrer Attributionen, wie sie vorstehend definiert und begrenzt sind, von den Territorialbehörden nicht abhängen.

Artikel 21.

Die internationale Commission kann bei der Erfüllung ihrer Aufgabe, wenn es nöthig erscheint, sich an die Kriegsschiffe der Signatarmächte dieser Acte und jener Mächte, welche letzterer noch beitreten werden, wenden, jedoch mit allem Vorbehalte der Instructionen, welche den Befehlshabern dieser Schiffe von ihrer respectiven Regierung ertheilt werden könnten.

Artikel 22.

Die Kriegsschiffe der Signatarmächte dieser Acte, welche in den Congo einfahren, sind von der Entrichtung der im Artikel 14, §. 3 bezeichneten Schiffsabgaben befreit; jedoch müssen sie die eventuellen Pilotagegebüren, sowie die Hafengebüren zahlen, außer wenn etwa ihre Intervention nach den Bestimmungen des vorstehenden Artikels von der internationalen Commission oder deren Agenten reclamiert worden wäre.

Artikel 23.

Um die ihr obliegenden technischen und administrativen Ausgaben bestreiten zu können, ist die durch Artikel 17 geschaffene internationale Commission befugt, in ihrem eigenem Namen Anleihen aufzunehmen, für welche ausschließlich die dieser Commission zugesprochenen Einkünfte haften.

Die auf den Abschluss einer Anleihe abzielenden Beschlüsse der Commission müssen mit einer Majorität von zwei Dritteln der Stimmen gefaßt werden. Dabei ist man

übereingekommen, dass die in der Commission vertretenen Regierungen in keinem Falle, als bezüglich dieser Anleihen irgend eine Garantie, eine Verbindlichkeit oder Solidarität übernehmend angesehen werden können, abgesehen von etwaigen diesfalls von ihnen eingegangenen Specialconventionen.

Die Einkünfte aus den im Artikel 14, §. 3 aufgezählten Abgaben werden in erster Linie für die Zahlung der Interessen und die Amortisierung dieser Anleihen in Gemäßheit der mit den Darleihern geschlossenen Conventionen verwendet.

Artikel 24.

An den Mündungen des Congo wird, sei es durch Initiative der Uferstaaten, sei es durch die Intervention der internationalen Commission eine Quarantäneanstalt errichtet werden, welche die Controle über die Schiffe beim Einlaufen, wie beim Auslaufen ausüben wird.

Später wird von den Mächten entschieden werden, ob und unter welchen Bedingungen eine Sanitätscontrole über die Schiffe auch während der Flussfahrt ausgeübt werden soll.

Artikel 25.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrtsacte bleiben auch in Kriegszeiten in Kraft. Infolgedessen wird die Schiffahrt aller Nationen, der neutralen wie der kriegführenden, zum Zwecke des Handels auf dem Congo, seinen Armen, Zuflüssen und Mündungen, sowie auf dem Küstenwasser, welches den Mündungen dieses Flusses gegenüber liegt, zu jeder Zeit frei sein.

Auch auf den in den Artikeln 15 und 16 bezeichneten Straßen, Eisenbahnen, Seen und Canälen wird der Verkehr trotz des Kriegszustandes frei bleiben.

Dieses Princip wird keine Ausnahme erleiden, außer in Bezug auf den Transport von Gegenständen, welche für einen kriegführenden Theil bestimmt sind und in Gemäßheit des Völkerrechtes als Kriegscontrebande angesehen werden.

Alle Werke und Anstalten, welche in Ausführung der gegenwärtigen Acte errichtet werden, namentlich die Einnahmebureaux und ihre Cassen, ebenso wie das zum Dienste

dieser Anstalten bleibend gehörige Personal sind unter das Regime der Neutralität gestellt und werden aus diesem Grunde von den Kriegführenden respectiert und beschützt werden.

Capitel V. Schiffahrtsacte für den Niger.

Artikel 26.

Die Schiffahrt auf dem Niger, ohne Ausnahme irgend eines seiner Arme oder Ausflüsse ist und bleibt vollkommen frei für die beladenen oder unbeladenen Handelsschiffe aller Nationen, sowohl für den Transport von Waren, als von Reisenden. Hiebei müssen die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrtsacte und die in Gemäßheit derselben zu erlassenden Vorschriften beobachtet werden.

Bei Ausübung dieser Schiffahrt werden die Unterthanen und Flaggen aller Nationen in jeder Beziehung auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt, sowohl bezüglich der directen Schiffahrt von der hohen See nach den inneren Häfen des Niger und umgekehrt, als für die große und kleine Cabotage, wie auch für die sonstige Schiffahrt auf dem Flusse.

Demgemäß wird auf dem ganzen Laufe des Niger und in seinen Mündungen keinerlei Unterschied zwischen den Unterthanen der Uferstaaten und der Nichtuferstaaten gemacht, noch auch irgend ein ausschließliches Schiffahrtsprivilegium weder an irgend welche Gesellschaften oder Corporationen, noch an einzelne Personen ertheilt werden.

Diese Bestimmungen werden von den Signatarmächten, als von nun an einen Theil des internationalen öffentlichen Rechtes bildend, anerkannt.

Artikel 27.

Die Schiffahrt auf dem Niger wird keinerlei Behinderungen noch Abgaben unterworfen werden können, die ausschließlich auf der Thatsache der Schiffahrt beruhen.

Sie wird keiner Verpflichtung zum Anhalten oder Anlaufen, keinen Niederlags- oder Umschlagszwang, noch einem Zwangsaufenthalte unterliegen.

In der ganzen Ausdehnung des Niger werden die auf dem Flusse verkehrenden Schiffe und Waren, welches immer ihre Provenienz und Bestimmung sei, keinerlei Transitabgabe unterworfen sein.

Keinerlei lediglich auf der Thatsache der Schiffahrt beruhende See- oder Flussabgabe wird eingeführt werden, noch auch irgend eine Gebür von den Waren, die sich an Bord der Schiffe befinden. Nur solche Taxen oder Gebüren können erhoben werden, welche den Charakter von Entlohnung für Dienste tragen, die der Schiffahrt selbst geleistet werden. Die Tarife dieser Taxen werden keinerlei differentielle Behandlung enthalten.

Artikel 28.

Die Zuflüsse des Niger werden in jeder Beziehung demselben Regime unterworfen sein, wie der Fluss, zu dem sie gehören.

Artikel 29.

Die Straßen, Eisenbahnen oder Seitencanäle, die zu dem speciellen Zwecke gebaut werden könnten, um bei der Unschiffbarkeit oder Mangelhaftigkeit des Flussweges an einzelnen Strecken des Laufes des Nigers, seiner Zuflüsse, Arme und Ausflüsse den Verkehr zu erleichtern, werden in ihrer Eigenschaft von Communicationsmitteln als Dependenzen dieses Flusses behandelt und ebenfalls dem Verkehre aller Nationen offen stehen.

Wie auf dem Flusse selbst, so können auch auf diesen Straßen, Eisenbahnen und Canälen nur solche Mauthgebüren erhoben werden, welche auf Grund der Kosten der Anlage, der Erhaltung und der Administration, sowie des den Unternehmern gebürenden Gewinnes berechnet sind.

Bezüglich des Ausmaßes dieser Gebüren werden die Fremden auf dem Fusse vollkommener Gleichheit mit den Nationalen der betreffenden Territorien behandelt werden.

Artikel 30.

Großbritannien verpflichtet sich, die in den Artikeln 26, 27, 28, 29 ausgesprochenen Principien der Schiffahrtsfreiheit

insoweit anzuwenden, als die Gewässer des Niger, seiner Zuflüsse, Arme und Ausflüsse unter seiner Souveränität oder seinem Protectorate stehen oder stehen werden.

Die Reglements, welche es für die Sicherheit und Überwachung der Schiffahrt erlassen wird, sollen dergestalt abgefaßt werden, dass die Circulation der Handelsfahrzeuge soviel als möglich erleichtert werde.

Hiebei ist wohl verstanden, dass nichts in den so übernommenen Verpflichtungen so ausgelegt werden darf, als wenn dadurch Großbritannien verhindert würde oder verhindert werden könnte, was immer für Schiffahrtsreglements zu erlassen, wenn sie nur dem Geiste dieser Verbindlichkeiten nicht widersprechen.

Großbritannien verpflichtet sich, die fremden Handelsleute aller Nationen, welche in den jetzt oder in Zukunft seiner Souveränität oder seinem Protectorate unterstellten Theilen des Laufes des Niger Handel treiben, zu beschützen, als wenn sie seine eigenen Unterthanen wären, vorausgesetzt, dass diese Handelsleute die in Gemäßheit des Vorhergehenden erlassenen oder zu erlassenden Reglements beobachten.

Artikel 31.

Frankreich übernimmt unter denselben Vorbehalten und im identischen Wortlaute die im vorhergehenden Artikel festgesetzten Verpflichtungen, insoweit die Gewässer des Niger, seiner Zuflüsse, Arme und Ausflüsse unter seiner Souveränität oder seinem Protectorate stehen oder stehen werden.

Artikel 32.

Jede der anderen Signatarmächte verpflichtet sich in gleicher Weise, für den Fall, als sie zukünftig Souveränitäts- oder Protectoratsrechte über irgend einen Theil der Gewässer des Niger, seiner Zuflüsse, Arme und Ausflüsse ausüben sollte.

Artikel 33.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrtsacte bleiben auch in Kriegszeiten in Kraft. Infolgedessen wird die Schiffahrt aller Nationen, der neutralen wie der kriegführen-

den, zum Zwecke des Handels auf dem Niger, seinen Armen und Zuflüssen, Mündungen und Ausflüssen, sowie auf dem Küstenwasser, welches den Mündungen und Ausflüssen dieses Flusses gegenüberliegt, zu jeder Zeit frei sein.

Auch auf den im Artikel 29 bezeichneten Straßen, Eisenbahnen und Canälen wird der Verkehr trotz des Kriegszustandes frei bleiben.

Dieses Princip wird keine Ausnahme erleiden, außer in Bezug auf den Transport von Gegenständen, welche für einen kriegführenden Theil bestimmt sind und in Gemäßheit des Völkerrechtes als Kriegscontrebande angesehen werden.

Capitel VI. Declaration, betreffs der wesentlichen Bedingungen, welche zu erfüllen sind, damit neue Besitzergreifungen an den Küsten des afrikanischen Festlandes als effectiv betrachtet werden.

Artikel 34.

Jede Macht, welche künftig von einem außerhalb ihrer gegenwärtigen Besitzungen gelegenen Territorium an den Küsten des afrikanischen Festlandes Besitz ergreift, oder welche, wenn sie bis dahin dort keine Besitzungeu gehabt hat, solche erwirbt und gleicherweise jede Macht, welche dort ein Protectorat übernimmt, wird den betreffenden Act mit einer an die anderen Signatarmächte der gegenwärtigen Acte gerichteten Notification begleiten, um dieselben in die Lage zu setzen, vorkommenden Falles ihre Reclamationen geltend zu machen.

Artikel 35.

Die Signatarmächte der gegenwärtigen Acte erkennen ihre Verpflichtung an, in den von ihnen an den Küsten des afrikanischen Festlandes in Besitz genommenen Territorien den Bestand einer hinreichenden Autorität sicherzustellen, um die erworbenen Rechte und vorkommenden Falles die Freiheit des Handels und Transits unter den Bedingungen, unter denen sie stipuliert worden wäre, respectieren zu machen.

Capitel VII. Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 36.

Die Signatarmächte der gegenwärtigen Generalacte behalten sich vor, an denselben nachträglich im gemeinsamen Einverständnis jene Modificationen und Verbesserungen anzubringen, deren Nützlichkeit von der Erfahrung gelehrt worden wäre.

Artikel 37.

Jene Mächte, welche diese Generalacte nicht unterschrieben haben werden, können den Bestimmungen derselben durch einen Separatact beitreten.

Der Beitritt jeder Macht wird auf diplomatischem Wege der Regierung des Deutschen Reiches und von dieser allen Signatar- und beigetretenen Mächten notificiert.

Derselbe schließt von selbst die Annahme aller Verpflichtungen und die Zulassung zu allen durch die gegenwärtige Generalacte stipulierten Vortheile in sich.

Artikel 38.

Die gegenwärtige Generalacte wird innerhalb einer möglichst kurzen Frist, welche auf keinen Fall ein Jahr überschreiten darf, ratificiert werden.

Sie tritt für jede Macht mit dem Zeitpunkte in Kraft, an welchem diese sie ratificiert haben wird.

Unterdessen verpflichten sich die Signatarmächte der gegenwärtigen Generalacte keinerlei Maßnahme zu ergreifen, welche den Bestimmungen der genannten Acte zuwiderliefe.

Jede Macht wird ihre Ratification an die Regierung des Deutschen Reiches richten, durch welche allen anderen Signatarmächten der gegenwärtigen Generalacte Mittheilung davon gemacht werden wird.

Die Ratificationen aller Mächte werden in den Archiven der Regierung des Deutschen Reiches deponiert bleiben. Sobald alle Ratificationen vorhanden sind, wird über die Hinterlegung ein Act errichtet, und zwar mittels eines Protokolles, welches von den Vertretern aller Mächte, die an der Berliner

Conferenz theilgenommen haben, unterzeichnet und von welchem allen diesen Mächten je eine beglaubigte Abschrift gegeben werden wird.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten die gegenwärtige Generalacte unterzeichnet und ihr Insiegel beigedrückt.

Gegeben zu Berlin den sechsundzwanzigsten Tag des Monates Februar Eintausend achthundert fünfundachtzig.

Ad Artikel „Flüsse, die mehrere Staaten durchströmen“.

Auszug aus dem Pariser Vertrag 1856, die Donau betreffend.

Art. 15. Da durch die Wiener Congressacte die Grundsätze für die Regelung der Schiffahrt auf denjenigen Flüssen, die mehrere Staaten trennen oder durchlaufen, festgestellt worden sind, so kommen die Vertrag schliessenden Theile unter sich überein, dass diese Grundsätze in Zukunft gleichermaßen auf die Donau und ihre Mündungen Anwendung finden sollen. Sie erklären diese Bestimmung von nun an als zum öffentlichen europäischen Rechte gehörend, und stellen dieselbe unter ihre Garantie.

Die Schiffahrt auf der Donau darf künftig weder irgend einer Hemmnis noch einer Abgabe unterworfen werden, welche durch die in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen nicht ausdrücklich vorgesehen wären. — Es wird daher auch weder ein Zoll, welcher allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gegründet wäre, noch irgend eine Abgabe von den Waren erhoben werden, die sich am Bord der Schiffe befinden. — Die für die Sicherheit der durch diesen Fluss getrennten oder durchlaufenden Staaten zu erlassenden Polizei- und Quarantänevorschriften werden in einer Weise abgefasst werden, um so viel als nur immer möglich, die freie Bewegung der Schiffe zu begünstigen. Mit Ausnahme dieser Vorschriften wird der freien Schiffahrt kein Hindernis irgend einer Art entgegengesetzt werden.

Art. 16. In der Absicht, die Bestimmungen des vorstehenden Artikels ins Werk zu setzen, wird eine Commission

in welcher Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Rußland, Sardinien und die Türkei je durch einen Abgeordneten vertreten sein werden, den Auftrag erhalten, die nothwendigen Arbeiten zu bezeichnen und vollführen zu lassen, um von Isaktscha an die Mündungen der Donau und die angrenzenden Theile des Meeres von den Sandbänken und den übrigen die Schiffahrt erschwerenden Hindernissen so zu befreien, daß die erwähnten Theile des Flusses und Meeres in den bestmöglichsten Zustand der Schiffbarkeit versetzt werden.

Um die Kosten dieser Arbeiten, sowie derjenigen Anstalten zu decken, welche zum Zwecke haben, die Schiffahrt an den Mündungen der Donau zu sichern und zu erleichtern, können fixe, seitens der Commission mit Stimmenmehrheit festgesetzte Gebüren von angemessener Höhe erhoben werden, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass in dieser, sowie in jeder anderen Beziehung die Flaggen aller Nationen auf dem Fuße einer vollständigen Gleichheit zu behandeln sein werden.

Art. 17. Es wird eine Commission, bestehend aus Abgeordneten von Österreich, Baiern, der hohen Pforte und Württemberg (je ein Abgeordneter für jede dieser Mächte) eingesetzt werden, mit welchen sich Commissäre der drei Donaufürstenthümer zu vereinigen haben, deren Ernennung die Bestätigung der Pforte zu erhalten hat. — Diese Commission, die beständig sein wird, hat:

1. Die Schiffahrts- und Strompolizeivorschriften auszuarbeiten;

2. die Hindernisse, welcher Natur sie immer sein mögen, zu beseitigen, die sich der Anwendung der Bestimmungen des Wiener Vertrages auf die Donau noch entgegenstellen;

3. die längs des ganzen Laufes des Flusses nothwendigen Arbeiten anzuordnen und ausführen zu lassen, und

4. nach Auflösung der europäischen Commission, über die Aufrechthaltung der Schiffbarkeit der Donaumündungen und der angrenzenden Theile des Meeres zu wachen.

Art. 18. Es ist wohl verstanden, dass während eines Zeitraumes von zwei Jahren die europäische Commission ihre Aufgabe erfüllt, und die Uferstaatencommission die in dem vorstehenden Artikel unter Nr. 1 und 2 bezeichneten Arbeiten

vollendet haben wird. Sobald diese Thatsache zur Kenntnis der in Conferenz vereinigten unterzeichnenden Mächte gelangt sein wird, werden dieselben, nachdem sie hievon Akt genommen haben, die Auflösung der europäischen Commission aussprechen, und von da an wird die beständige Uferstaatencommission mit denselben Befugnissen versehen sein, mit welchen bis dahin die europäische Commission ausgestattet gewesen ist.

Art. 19. Um die Ausführung der Vorschriften, welche nach den oben ausgesprochenen Grundsätzen, durch gemeinsame Übereinkunft beschlossen worden sein werden, zu sichern, wird jede der Vertrag schließenden Mächte das Recht haben, zu jeder Zeit zwei leichte Schiffe an den Mündungen der Donau aufzustellen.

Donauschiffahrts- und Polizeireglement vom 8. November 1870 *)

(giltig für die untere Donau).

Mit Rücksicht auf Artikel CXII des Schiffahrts- und Polizeireglements für die untere Donau ddo. 2. November 1865, welches der Schiffahrtsacte für die Mündungen des genannten Flusses angeschlossen, in Galatz am selben Tage unterzeichnet und in der Sitzung der Pariser Conferenz vom 28. März 1866 ratificiert wurde;

in Erwägung, dass im Sinne dieses Artikels CXII das gedachte Reglement in einem großen Theile seiner Bestimmungen modificiert wurde;

dass anderseits neue Bestimmungen erlassen wurden, um den nach Inslebentreten des erwähnten Reglements vom 2. November 1865 erkannten Bedürfnissen zu genügen;

---

*) Das folgende Reglement, durch dessen Schlussverfügung das frühere Schiffahrts- und Polizeireglement (vom 2. November 1865), sowie die Nachtragsbestimmungen vom 12. Mai und 13. October 1866, vom 2. November 1867, vom 16. und 21. April 1868 und vom 22. April und 30. October 1869 mit 1. März 1871 außer Kraft gesetzt wurden, ist hier, um unnöthige und wohl auch verwirrende Wiederholungen zu vermeiden, gleich an Stelle jener gegenstandslos gewordenen Anordnungen der Donauschiffahrtsacte einverleibt worden.

in Würdigung, dass diese Verschiedenheit der für die untere Donau giltigen Polizeiverfügungen den Schiffahrern die leichte Aneignung einer genügenden Kenntnis der für sie verbindlichen Bestimmungen erschwert;

dass es daher zweckmäßig ist, diese Bestimmungen, nach einer neuerlichen Prüfung, in einem einzigen Reglement zusammenzufassen;

beschließt die europäische Donaucommission das nachstehende Reglement.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. I. Der Betrieb der Schiffahrt auf der unteren Donau abwärts von Isaktscha steht unter der Autorität des Generalinspectors der unteren Donauschiffahrt und des Hafencapitäns von Sulina.

Diese beiden Organe fungieren unter der Aufsicht der europäischen Donaucommission; ihre Autorität erstreckt sich auf alle Flaggen ohne Unterschied.

Art. II. Die Vollziehung der für die untere Donau geltenden Reglements ist ingleichen durch das Einschreiten der zufolge Artikel XIX des Pariser Vertrages an den Mündungen stationierten Kriegsschiffe gewährleistet.

Jede Schiffsstation schreitet bezüglich der Schiffe ihrer Nationalität, sowie derjenigen ein, deren Flagge sie entweder kraft der Verträge oder des Herkommens, oder kraft einer allgemeinen oder besonderen Delegation zu schützen berufen ist.

In Ermangelung eines zur Intervention berechtigten Kriegsschiffes können die Behörden, welchen die Strompolizei untersteht, die Kriegsschiffe der Territorialmacht in Anspruch nehmen.

Art. III. Die Polizei auf der unteren Donau, mit Ausschluss des Hafens von Sulina, ist speciell unter den Generalinspector gestellt.

Er wird von mehreren, auf den verschiedenen Flussstationen seines Amtsbezirkes vertheilten Aufsehern unterstützt.

Art. IV. Der Hafencapitän von Sulina ist mit der Polizei im Hafen und auf der äußeren Rhede von Sulina beauftragt.

Art. V. Die Handelscapitäne was immer für einer Nationalität sind gehalten, den ihnen kraft des gegenwärtigen Reglements von Seite des Generalinspectors und des Hafencapitäns von Sulina oder der denselben unterstehenden Organe zukommenden Befehlen Folge zu leisten.

Sie sind in gleicher Weise gehalten, denselben, wenn sie dazu aufgefordert werden, ihre Namen, sowie die Nationalität und die Namen ihrer Schiffe anzugeben und die Musterrolle vorzulegen, ohne dass hiedurch den Bestimmungen der unten folgenden Artikel X, XVII, XXIII und LXXIV vorgegriffen würde.

Eine von der europäischen Commission erlassene specielle Instruction regelt die Thätigkeit des Generalinspectors und des Hafencapitäns in ihren Details.

Art. VI. Außer den richterlichen Functionen, welche sie in den durch die Artikel XC und CLI des gegenwärtigen Reglements vorgesehenen Fällen ausüben, fällen der Generalinspector und der Hafencapitän von Sulina summarische Erkenntnisse in den Streitigkeiten zwischen den Capitänen und ihren Mannschaften, wobei sie sich des Beistandes zweier Capitäne von der Nationalität der streitenden Theile oder in deren Ermanglung zweier anderer Capitäne bedienen. Sie üben jedoch diesen Theil ihrer Amtsgewalt nur insoweit aus, als ihr Einschreiten von Einem der Betheiligten verlangt worden ist und eine andere competente Behörde sich nicht am Orte befindet.

Abschnitt I. Von der Polizei auf der Rhede und im Hafen von Sulina.

Capitel I. Von der Polizei auf der Rhede von Sulina.

Art. VII. Die Rhede von Sulina umfasst die Gewässer des Meeres in einem Umkreise von zwei Seemeilen um die Spitze des nördlichen Dammes.

Art. VIII. Jedes auf der Rhede von Sulina von der See her anlangende Schiff hat seine Nationalflagge aufzuhissen.

Art. IX. Wenn dasselbe, um ein- oder auszuladen, auf der Rhede bleibt, steht es gleichwohl in Allem, was die Schiff-

fahrtspolizei betrifft, unter den Befehlen des Hafencapitäns von Sulina und seiner Organe.

Es hat sich namentlich den im Abschnitte V enthaltenen, auf den Lichterdienst bezüglichen Bestimmungen zu unterziehen.

Art. X. Es hat an der Stelle zu ankern, welche ihm von dem ersten oder zweiten Lootsencapitän zu Sulina bezeichnet wird.

Der Capitän oder der ihm Nächste im Range stellt sich hierauf innerhalb 24 Stunden in der Kanzlei des Hafencapitäns vor, um daselbst die Schiffspapiere zu deponieren.

Art. XI. Es ist den Booten der auf der Rhede ankernden Schiffe untersagt, zur Nachtzeit ohne brennende Schiffslaterne den Eingang des Hafens oder diesen selbst zu befahren.

Capitel II. Von der Hafenpolizei von Sulina.

Art. XII. Der Hafen von Sulina umfaßt den Arm von Sulina auf eine Länge von drei Seemeilen, von der durch die Spitzen der Dämme an der Mündung gebildeten Einfahrt an gerechnet.

Art. XIII. Kein Segel- oder Dampfschiff von mehr als 100 Tonnen darf die Einfahrt von Sulina passieren, möge es von der See her- oder den Strom herabkommen, ohne einen von der Localverwaltung patentierten Lootsen an Bord zu haben.

Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für die regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, welche sich ihrer eigenen Lootsen bedienen können.

Von der Verpflichtung, einen patentierten Lootsen an Bord zu nehmen, sind auch jene Schifie von nicht mehr als 150 Tonnen befreit, welche, nur mit Ballast beladen, die Sulinamündung durchfahren.

Der Lootsendienst ist durch die im Abschnitt IV des gegenwärtigen Reglements enthaltenen besonderen Bestimmungen geregelt.

Art. XIV. Kein Schiff darf in den Hafen von Sulina einfahren oder denselben verlassen, ohne seine Nationalflagge aufzuhissen.

Die Hafenbehörden gestatten keinem Schiffe ohne Flagge die Durchfahrt.

Art. XV. Wenn der Canal von Sulina dem Hafencapitän wegen Unwetters unfahrbar erscheint, wird eine blaue Flagge am Leuchtthurme aufgezogen, welche anzeigt, dass die Lootsen der Administration nicht nach der Rhede fahren können.

Art. XVI. Die Capitäne sind gehalten, an jenen Stellen vor Anker zu gehen, welche ihnen von den Hafenbehörden hiezu bezeichnet werden, und über Aufforderung dieser Behörden den Ankerplatz zu wechseln, wenn dies für nothwendig erkannt wird.

Den Dampfschiffen, deren Länge 130 englische Fuß übersteigt, sowie den Schleppzügen, ist, wenn sie auf der Bergfahrt ankommen, untersagt, in einer Abtheilung des Hafens von Sulina, wo andere Schiffe stationiert sind, umzuwenden.

Art. XVII. Die Capitäne stellen sich innerhalb 24 Stunden nach ihrer Ankunft in der Kanzlei des Hafencapitäns vor, um daselbst ihre Schiffspapiere vorzuweisen.

Sie sind ferner, mit Ausnahme der Capitäne der regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, gehalten, ihre Papiere dem Director der Navigationscasse zu Sulina vorzuweisen, welcher der Musterrolle eines jeden in die Donau einfahrenden Schiffes, von was immer für einer Tragfähigkeit, eine Stampiglie aufdrückt, welche die Worte: „Europäische Donaucommission, Navigationscasse zu Sulina", die Jahrzahl und die Protokollnummer enthält.

Wenn die Schiffe, welche aus dem Meere kommen, nicht länger als 24 Stunden in Sulina anhalten, werden die Schiffspapiere den Capitänen sogleich nach Vollziehung der vorgeschriebenen Formalitäten zurückgestellt.

Im entgegengesetzten Falle bleiben sie in der Kanzlei des Hafencapitänes deponiert, durch dessen Vermittelung sie, insoferne dies stattzufinden hat, der competenten Consularbehörde übermittelt werden; mit Ausnahme dieses Falles soll die Musterrolle sich immer an Bord des Schiffes befinden.

Art. XVIII. Nach dem Ankern vertäuen sich die Schiffe an den zu diesem Zwecke, den beiden Ufern entlang, angebrachten Haftstöcken oder an den bereits geankerten Schiffen;

es dürfen jedoch längs jedes Ufers nie mehr als drei Schiffskörper Bord an Bord vertäut sein.

Sie ziehen ihren Klüverbaum und ihre Backspieren ein, welche in keinem Falle zur Vertäuung der Boote gebraucht werden dürfen.

Während der ganzen Zeit, in welcher das Schiff vor Anker liegt, bleiben die Raaen scharf angebrasst.

Art. XIX. Es ist den Schiffen der kleinen Cabotage, sowie den Lichterschiffen untersagt, des Nachts im Hafen umher zu fahren.

Die Hafenboote und Handelsschiffe dürfen des Nachts ihre Stelle nicht verändern, ohne eine brennende Laterne zu führen.

Art. XX. Es ist nicht gestattet, innerhalb des Hafens Theer oder Pech an Bord zu wärmen.

Die Capitäne haben darüber zu wachen, dass an Bord keine anderen Lichter als Glaslampen oder Laternen gebraucht werden.

Art. XXI. Der Capitän jedes im Hafen von Sulina anlangenden Schiffes, dessen Ladung ausschließend oder zum Theile in Petroleum, Geschütz- oder Sprengpulver oder anderen explodierenden Stoffen besteht, ist gehalten, hierüber sogleich und vor der Ankerung dem Hochbootsmann oder dem Lootsen seine Erklärung abzugeben und die Ermächtigung zur Einfuhr des Pulvers, mit welcher er versehen sein muß, vorzuweisen.

Art. XXII. Schiffe, welche Petroleum an Bord haben, dürfen nur im unteren Theile des Hafens, am linken Ufer, stromabwärts von allen anderen Schiffen vor Anker gehen, und es ist ihnen untersagt, in einem anderen Theile des Hafens sich zu vertäuen oder Anker zu werfen.

Schiffe, welche explodierende Stoffe an Bord haben, dürfen nur im oberen Theile des Hafens, stromaufwärts von allen anderen Schiffen vor Anker gehen, und sie sind gehalten, eine rothe Flagge an der Spitze des Fockmastes zu führen.

Art. XXIII. Ehe die Capitäne aus dem Hafen nach dem Meere hinausfahren, stellen sie sich in der Kanzlei des Hafencapitäns vor, um ihre Papiere vorzuweisen; ingleichen sind sie, mit Ausnahme der Capitäne der regelmäßig verkehrenden

Dampfschiffe, gehalten, ihre Papiere dem Director der Navigationscasse vorzulegen, der die bei der Einfahrt der Musterrolle, nach obigem Artikel XVII, aufgedrückte Stampiglie nunmehr durch Überdrucken mit einem Stempel oblitteriert.

Die Musterrolle kann dem Capitän nicht zurückgestellt werden, bevor er sein Connaissement darüber, ob das Schiff beladen austritt, vorlegt; bei Schiffen jedoch, welche ihre Ladung auf der Rhede von Sulina einnehmen oder ergänzen, kann die Vorlage des Connaissements durch jene eines von der competenten Consular- oder Localbehörde bestätigten Manifestes ergänzt werden, welches die Gattung und Menge der eingeladenen Waren angibt. Dieses Manifest muß gleichfalls vor Rücknahme der Musterrolle vorgelegt werden.

Nach Berichtigung der durch den bestehenden Tarif an der Sulinamündung eingeführten Schiffahrtsgebüren und nach Erlegung oder Consignation der, kraft der Schiffahrtspolizeireglements oder kraft des obgenannten Tarifes verhängten Geldstrafen, wird die Musterrolle der Kanzlei des Hafencapitäns vorgelegt, wo stets die letzte Abfertigung der abgehenden Schiffe stattzufinden hat und welche den Capitänen dieser Schiffe den Passierschein erfolgt, dessen sie bedürfen, um in die See zu stechen.

Art. XXIV. Der Capitän jedes Schiffes, welches infolge eines Unfalles oder widrigen Windes im Hafen von Sulina Zuflucht sucht oder genöthigt ist, dahin wieder zurückzukehren, nachdem es daraus ausgelaufen war, um in die See zu stechen, ist gehalten, sich innerhalb 24 Stunden nach dem Einlaufen, in der Kanzlei des Hafencapitäns vorzustellen, um daselbst seine Erklärung abzugeben.

Auch ist er gehalten, in derselben Frist dem Director der Navigationscasse zu Sulina seine Musterrolle vorzuweisen. Diese Rolle wird ihm sogleich zurückgestellt.

Art. XXV. Schiffe, welche in einem der im vorstehenden Artikel vorgesehenen Fälle in den Hafen von Sulina einlaufen, dürfen nur im unteren Theile des Hafens, an jenem Punkte, welcher ihnen durch den Hochbootsmann oder durch den Lootsen angewiesen wird, vor Anker gehen.

Capitel III. Gemeinschaftliche Verfügungen für die Rhede und den Hafen von Sulina.

Art. XXVI. Der Artikel LXXIII des gegenwärtigen Reglements, welcher das Auswerfen des Ballastes an anderen, als den dazu angewiesenen Stellen untersagt, gilt insbesondere für die Rhede und den eigentlichen Hafen von Sulina.

Art. XXVII. Auf jedem im Hafen oder auf der Rhede von Sulina ankernden Schiffe, welches nicht auf seiner äußeren Verkleidung die Angabe seines Namens enthält, muß, so lange es vor Anker liegt, dieser Name in großen Lettern an einer leicht sichtbaren Stelle seines Hintertheiles angebracht sein.

Art. XXVIII. Es ist untersagt, ohne Bewilligung des Hafencapitäns, Anker, Ketten und andere im Hafen und auf der äußeren Rhede abandonierte Gegenstände heraufzuholen.

Art. XXIX. In Fällen des Strandens und Scheiterns, sowie in Fällen von Havarie, leistet der Hafencapitän von Sulina den dringend erforderlichen Beistand, um das Bergen der Ladung, des Schiffes und seines Tackelwerkes zu sichern und das allgemeine Interesse der Schiffahrt zu wahren.

Sobald dies geschehen, begibt er sich der Leitung des Bergegeschäftes und übersendet alle durch ihn aufgenommenen Acten an die nächste competente Behörde.

Abschnitt II. Von der Strompolizei.

Capitel I. Allgemeine Vorschrift.

Art. XXX. Jeder Capitän oder Patron eines Segel- oder Dampfschiffes — mag dasselbe auf der Fahrt begriffen sein oder stationierend vor Anker liegen, oder am Ufer vertäut sein — hat darüber zu wachen, daß sein Schiff weder die freie Fahrt behindere, noch Beschädigungen anderer Schiffe oder der Treppen, Bojen, Signale, Leinwege und anderer der Schiffahrt dienender, im Strome und an den Ufern angebrachter Vorrichtungen verursache; mit der gleichen Sorgfalt hat er über seine eigene Sicherheit zu wachen.

Die den Arm von Sulina befahrenden oder darin stationierenden Schiffe haben ihre Anker frei an den Krahnbalken hängen zu lassen, ohne sie an der Schiffsverkleidung zu befestigen.

Die Führer der Flöße jeder Art haben dieselben Vorsichten zu beobachten, welche jenen der Schiffe vorgeschrieben sind.

Capitel II. Vorschriften bezüglich der einander begegnenden oder überholenden Schiffe.

Art. XXXI. Als allgemeine Vorschrift hat zu gelten, daß einem Schiffe das Überholen des anderen in gleicher Richtung fahrenden, und zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schiffen das Vorüberfahren an einander, an solchen Stellen, wo das Fahrwasser nicht die hinlängliche Breite hat, untersagt ist.

Art. XXXII. Kein Schiff darf die Fahrbahn eines anderen auf eine Weise durchschneiden, daß dieses in seiner Fahrt gehindert wird.

Wenn ein stromaufwärts fahrendes Schiff sich der Begegnung eines stromabwärts fahrenden, an einer Stelle von unzureichender Breite ausgesetzt sieht, hat es unterhalb der Passage anzuhalten, bis das andere Schiff dieselbe zurückgelegt hat; befindet sich im Augenblicke der Begegnung das stromaufwärts fahrende Schiff in der Passage, so hat das stromabwärts fahrende den Anker, den es immer am Hintertheil führen soll, auszuwerfen und oberhalb anzuhalten, bis die Fahrbahn frei ist.

Art. XXXIII. In den Krümmungen des Sulina-Armes und überhaupt in den engen Passagen dürfen die Dampfschiffe sich den voranfahrenden Schiffen nicht auf kleine Distanz nähern.

Art. XXXIV. Wenn zwei Dampfer oder zwei mit günstigem Winde fahrende Segelschiffe in entgegengesetzter Richtung zusammentreffen, hat das Schiff auf der Bergfahrt das linke, und jenes auf der Thalfahrt das rechte Ufer zu halten, so dass beide zu einander auf Steuerbord kommen, wie es auf der See üblich ist. Ein Gleiches gilt, wenn ein Dampfer und ein mit günstigem Winde fahrendes Segelschiff einander begegnen.

Der Capitän oder Patron, welcher diese Vorschriften außer Acht lässt, muss, wenn Havarie stattfindet, den Beweis führen, dass er sich in der Unmöglichkeit befunden habe, dieselben zu befolgen, widrigenfalls er die stattgehabten Unfälle vor dem competenten Gerichte zu verantworten hat.

Er ist außerdem verpflichtet, die in den nachstehenden Artikeln XXXVI und XXXVII vorgeschriebenen Signale zu geben.

Wenn zwei Dampfschiffe gleichzeitig dasselbe Signal geben, ist das Signal des stromabwärts fahrenden maßgebend.

Art. XXXV. Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfer vor einer Krümmung anlangen, haben sie einander die in den nachstehenden Artikeln XXXVI und XXXVII vorgeschriebenen Signale zu geben und jenes, welches sich unterhalb befindet, hält an, bis das andere Schiff die Passage zurückgelegt hat.

Art. XXXVI. Wenn ein Dampfer einen anderen in derselben Richtung fahrenden überholen will, gibt er vor seinem Herankommen auf kleine Distanz das betreffende Signal durch fünfmaliges Läuten oder Pfeifen und durch Schwingen eines Flaggenstockes auf dem Vorderdeck, oder durch Aufhissen einer blauen Flagge auf halben Topp bei Tage, oder einer brennenden Laterne mit weißem Glase bei Nacht. Auf diese Signale weicht das voranfahrende Schiff nach links aus und lässt das andere passieren, welches sich rechts hält; sobald das nachfahrende Schiff dem voranfahrenden oder dem Schlusse des von demselben remorquierten Zuges auf halbe Schiffslänge nahe gekommen ist, hat das letztere seine Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen, bis es überholt worden ist.

Art. XXXVII. Wird ein Segelschiff von einem besseren Segler eingeholt, der es überholen will, so gibt dieser das betreffende Signal, indem er das voranfahrende Schiff rechtzeitig preit, welches ihn im Luv passieren zu lassen hat.

Will ein Dampfer ein mit ihm in gleicher Richtung fahrendes Segelschiff überholen, so gibt er vor seinem Herankommen auf kleine Distanz die im Artikel XXXVI vorgeschriebenen Signale und passiert das Segelschiff in Lee.

Art. XXXVIII. Die Dampfschiffe haben auf der Thalfahrt, an Stellen, wo der Strom starke Krümmungen

beschreibt, ihre Geschwindigkeit zu mäßigen, bis vom Hintertheile des Schiffes aus der Einblick in die Passage möglich ist. Gewahrt der Dampfer, dass sich Schiffe in der Krümmung befinden, so signalisiert er seine Annäherung mittelst einmaligen Pfeifens.

Art. XXXIX. Jedes Dampfschiff, welches auf der Berg- oder Thalfahrt mit Schiffen, die sich rinnen lassen, zusammentrifft, hat denselben auszuweichen.

Das Schiff, welches sich rinnen lässt, soll seinerseits, wenn es anderen Segel- oder Dampfschiffen begegnet, sich parallel mit dem Ufer stellen, um die Vorüberfahrt so wenig als möglich zu hindern.

Art. XL. Lavierende Schiffe haben bei ihren Bewegungen darauf zu achten, dass sie sich nicht in der Fahrbahn der Dampfer befinden.

Art. XLI. Die Capitäne und Patrone von Schiffen mit schwerer Ladung oder von beladenen Schiffen von weniger als sechzig Tonnen Ladungsfähigkeit haben sich soweit als möglich außerhalb der Fahrbahn der Dampfschiffe, welchen sie begegnen, oder von welchen sie eingeholt werden, zu halten.

Die Dampfschiffs-Capitäne haben ihrerseits, wenn sie an den im vorigen Absatze bezeichneten Schiffen nahe vorüberfahren, den Gang ihrer Maschine zu mäßigen und dieselbe, im Falle einer Gefährdung der besagten Schiffe, ganz zu hemmen, wofern dies nämlich ohne Gefahr für sie selbst oder die von ihnen remorquierten Schiffe thunlich ist.

Art. XLII. Die Capitäne oder Führer der Remorqueurs, sie mögen mit oder ohne Schlepp fahren, sind zur Befolgung aller vorhergehenden Verfügungen verpflichtet; sie haben sich namentlich den Anordnungen der Artikel XXXVI, XXXVII und XXXVIII zu fügen, wenn ein Schleppzug einem anderen vorfahren will; diesen letzteren Fall ausgenommen, dürfen sich niemals zwei Schleppe neben einander befinden, weder vor Anker noch während der Fahrt.

Beim Zusammentreffen mit entgegenkommenden Segelschiffen oder Dampfern steht es dem Remorqueur auf Bergfahrt frei, von den obigen Vorschriften des Artikels XXXIV abzuweichen, um sich außer der Fahrbahn zu halten, wenn es ohne Gefahr für die begegnenden Schiffe geschehen kann.

Der Remorqueur, welcher sich dieser Gestattung bedient, ist jedoch gehalten, die vorstehend in den Artikeln XXXVI und XXXVII vorgeschriebenen Signale zu geben.

Art. XLIII. Als allgemeine Vorschrift hat zu gelten, daß jeder Dampfer, welcher keinen Zug schleppt, und jedes mit raumem Winde fahrende Segelschiff den Schleppzügen auszuweichen hat. Ist hiezu nicht hinreichend Raum, so haben die Capitäne und Führer sowohl der Remorqueurs, als der Schleppe, auch im Falle die oben in den Artikeln XXXVI, XXXVII und XXXVIII vorgeschriebenen Signale nicht gegeben worden sind, den Verfügungen der besagten Artikel gemäß auszuweichen und die Schiffe im Schleppzuge auf eine Linie zu bringen.

Die Capitäne und Führer der Remorqueurs und der Schleppe sollen außerdem in allen Fällen von Begegnungen mit anderen Schiffen die Schiffe des Schleppzuges so dicht als möglich aneinander halten, um den anderen Schiffen hinlänglich breite Passage zu lassen.

Die Raddampfer dürfen nicht die Schiffe, welche sie in die Sulina remorquieren, längs ihres Bordes vertäuen.

Es ist unter allen Umständen verboten, diesen Arm des Stromes mit mehr als zwei Bord an Bord vertäuten Schiffen zu befahren.

Art. XLIV. Wenn zwei Zugschiffe einander längs desselben Ufers begegnen, weicht das stromaufwärts gezogene aus, um das andere passieren zu lassen.

Wenn ein von Zugthieren gezogenes Schiff einem von Menschenhänden gezogenen begegnet, hat das letztere auszuweichen.

Wenn ein Zugschiff auf ein am Ufer vertäutes Schiff trifft, muss der Capitän des letzteren den Matrosen des Zugschiffes gestatten, an seinen Bord zu steigen, um das Schlepptau hierüber zu schaffen.

Art. XLV. Den Zugschiffen darf auf keine andere Weise vorgefahren werden, als indem an das dem Ufer, auf welchem sich der Zug bewegt, gegenüberliegende gehalten wird.

Die gezogenen Schiffe müssen ihrerseits auf die oben in den Artikeln XXXVI und XXXVII vorgeschriebenen Signale

sich so nahe als möglich an das Ufer halten, an welchem sie hinfahren.

Art. XLVI. Indem die Schiffe den in den vorhergehenden Artikeln XXXI bis XLV aufgestellten Vorschriften nachkommen, haben sie Allem, was die Schiffahrt gefährdet, Rechnung zu tragen und die besonderen Umstände zu berücksichtigen, welche ein Abgehen von jenen Vorschriften nöthig erscheinen lassen, um einer unmittelbaren Gefahr vorzubeugen.

Capitel III. Vorschriften über den Schiffzug.

Art. XLVII. Der längs der beiden Stromufer hinlaufende Weg ist insbesondere für den Schiffzug sowohl mittelst Menschenhänden, als mittelst Zugthieren bestimmt; Fußgänger und Fuhrwerke dürfen sich desselben gleichfalls bedienen.

Art. XLVIII. Die Breite des Leinweges außerhalb der Häfen ist zum mindesten auf zwanzig englische Fuß festgesetzt, vom Normalufer des Stromes aus gerechnet.

Der Leinweg muss von allen Objecten, welche seinen Gebrauch hindern können, frei bleiben, als da sind: Gesträuche, Bäume, Zäune, Häuser und andere Bauten.

Art. XLIX. Es ist nicht gestattet, im Strome und namentlich nächst den Ufern Schiffmühlen, Schöpfmaschinen und ähnliche Bauten ohne formelle Ermächtigung von Seite der, der Strompolizei vorgesetzten Behörde herzustellen.

Art. L. Es ist ausdrücklich verboten, quer über den Leinweg Gräben zu ziehen, es wäre denn, dass der Eigenthümer der Uferstrecke die Herstellung der Communicationen mittelst einer Brücke übernimmt.

Art. LI. Da längs der Sulina Haftstöcke angebracht sind, werden die Capitäne und Patrone unterlassen, auf den Leinwegen Pflöcke einzuschlagen oder Anker zu festigen, um ihre Schiffe zu vertäuen.

Capitel IV. Vorschriften hinsichtlich der Fahrt bei Nacht oder neblichtem Wetter.

Art. LII. Jedes zur Nachtzeit (zwischen Untergang und Aufgang der Sonne) fahrende Dampfschiff soll mit einem

auf die Entfernung von zwei Meilen leicht sichtbaren weißen Lichte an Top des Fockmastes, mit einem grünen Lichte an Steuerbord und mit einem rothen Lichte an Backbord versehen sein.

Die Profillichter sind an der inneren Seite mit Blenden in der Richtung vom Hintertheile nach dem Vordertheile versehen, so dass weder das grüne Licht von Backbord vorwärts, noch das rothe von Steuerbord vorwärts sichtbar ist.

Die Segelschiffe führen, wenn sie unter Segel oder im Schlepptau gehen, dieselben Lichter, wie die Dampfschiffe während der Fahrt, mit Ausnahme des weißen Lichtes auf dem Fockmast, dessen sie sich niemals bedienen dürfen.

Dampfer, welche ein oder mehrere andere Schiffe schleppen, führen außer ihren Profillichtern zwei weiße Lichter, welche übereinander am Top angebracht sind und dazu dienen, sie von anderen Dampfern zu unterscheiden.

Hinsichtlich der Anwendung der Vorschriften dieses Artikels hat zu gelten, dass jedes Dampfschiff, sobald es nur mit seinen Segeln fährt, als Segelschiff, dagegen was immer für Segelwerke es trage, sobald seine Maschine arbeitet, als Dampfschiff angesehen wird.

Zur Nachtzeit fahrende Flöße müssen ein weißes Licht an jeder Ecke und drei weiße Lichter übereinander am Top führen.

Art. LIII. Segelschiffe, Schleppzüge und Flöße dürfen nicht fahren, wenn die Dunkelheit nicht gestattet, beide Stromufer zugleich wahrzunehmen.

Art. LIV. Bei Nebel fahren die Dampfschiffe nur mit ermäßigter Geschwindigkeit und lassen die Schiffsglocke ununterbrochen, die Pfeife von fünf zu fünf Minuten ertönen; sie haben Anker zu werfen, wenn der Nebel sich in einem Grade verdichtet, dass das Ufer, an welchem, oder jenes, gegen welches sie hinfahren, nicht mehr zu unterscheiden ist.

Art. LV. Es ist den Schiffen untersagt, ihre Vertäuung während der Nacht oder des Nebels quer über den Strom liegen zu lassen.

Capitel V. Vorschriften bezüglich der Schiffe vor Anker.

Art. LVI. Es ist ausdrücklich verboten, im Fahrwasser zu ankern oder sich zu vertäuen.

Mit Ausnahme des nachfolgend im Artikel LXXV vorgesehenen Falles ist ferner den Schiffen untersagt, sich in den Krümmungen, wäre es auch dem Ufer entlang, zu vertäuen oder zu ankern, bei Strafe der Verantwortlichkeit für alle Havarien, welche ihre Anwesenheit verursachen könnte.

Außerhalb des Hafens dürfen längs der Leinwege nicht zwei oder mehrere Schiffe Bord an Bord vertäut werden.

Art. LVII. Wenn wegen Nebels ein Schiff oder Floß an einer anderen als der üblichen Ankerstelle anzuhalten genöthigt ist, hat es, wenn es ein Dampfer ist, die Schiffsglocke zu läuten, im entgegengesetzten Falle durch das Sprachrohr zu preien. Diese Signale sind von fünf zu fünf Minuten zu wiederholen.

Art. LVIII. Jedes auf dem Strome zur Nachtzeit anhaltende Schiff muss mit einer brennenden Laterne versehen sein, welche entweder am Ende einer der großen Raaen oder an einem anderen in die Augen fallenden Theile des Schiffes nach der Seite des Fahrwassers so angebracht ist, dass sie sowohl stromaufwärts als stromabwärts sichtbar ist.

Zur Nachtzeit ankernde Flöße müssen die vorstehend im letzten Absatze des Artikels LII vorgeschriebenen Lichter führen, mit Ausnahme der Lichter an den beiden dem Ufer zugekehrten Ecken, welche sie zu verlöschen haben.

Art. LIX. Wenn zum Zwecke des Vertäuens oder in dem im folgenden Capitel VII vorgesehenen Falle des Strandens ein Schiff oder Floß genöthigt ist, ein Tau oder eine Kette quer durch das Fahrwasser zu legen, so müssen dieselben ohne Verzug nachgelassen werden, sobald ein anderes Schiff passieren will.

Capitel VI. Besondere Vorschriften für die Flöße.

Art. LX. Flöße jeder Art dürfen, wenn sie im Sulinaarm fahren, nur einen Tiefgang haben, der mindestens um zwei englische Fuß geringer ist, als der Wasserstand in den seichtesten Stellen des Stromes.

Art. LXI. Es ist den Flößen jeder Art, welche einen Tiefgang von mehr als neun englische Fuß oder eine Breite von mehr als vierzig englische Fuß haben und jedem zur Seefahrt bestimmten Floß, von was immer für einer Dimen-

sion, untersagt, im Sulinaarm zu fahren, ohne von einem Dampfschiffe remorquiert zu werden.

Art. LXII. Ebenso ist es jedwedem Floße, wenn es nicht remorquiert wird, verboten, im Sulina-Arm des Nachts, das heißt zwischen Sonnenuntergang und -Aufgang, zu fahren.

Art. LXIII. Jedes im Sulina-Arm gestrandete Floß, welches nicht innerhalb vierundzwanzig Stunden flott gemacht wird, kann von den Agenten der Strompolizei und auf Kosten des Eigenthümers gelichtet oder im Nothfalle selbst zerlegt werden.

Capitel VII. Vorschriften für die Fälle des Strandens und des Scheiterns.

Art. LXIV. Jeder Capitän oder Patron eines im Laufe der Sulina gestrandeten Schiffes oder Floßes ist gehalten, an einem passend gelegenen Punkte, und zwar mindestens einen Kilometer oberhalb seines Fahrzeuges, eine Wache aufzustellen, welche die stromabwärtsfahrenden Schiffe oder Flöße zu preien hat, um sie von der Art und der Stelle des Unfalles in Kenntnis zu setzen.

Wenn ein gestrandetes Schiff unter Segel oder Dampf ist, so hat es die sich ihm nahenden Schiffe zu preien, bevor sie sich auf kurze Distanz genähert haben, um sie von seiner Unbeweglichkeit in Kenntnis zu setzen.

Art. LXV. Dampfschiffe dürfen beim Passieren der Stellen, wo ein Schiff oder ein Floß gestrandet oder gesunken ist, die Maschine nur mit halber Kraft arbeiten lassen.

Art LXVI. Jeder Schiffbruch im Laufe der Sulina wird, Ausnahmsfälle abgerechnet, als verdächtig angesehen, und es gilt bis zum Nachweise des Gegentheiles die Voraussetzung, dass derselbe der Nachlässigkeit oder Böswilligkeit des Capitäns oder seiner Mannschaft zuzuschreiben ist.

Der Schiffslootse ist für den Schiffbruch, wenn derselbe infolge schlechten Manövers stattgefunden hat, persönlich verantwortlich.

Art. LXVII. Wenn gegen alle Wahrscheinlichkeit ein Schiff im Laufe der Sulina scheitert, hat der Capitän alle Kräfte aufzubieten, um es sofort gegen eines der Ufer abzuholen, so dass das Fahrwasser frei wird.

Der Capitän des gestrandeten Schiffes und seine Mannschaft bleiben an Bord oder nahe bei der Stelle des Unfalles, am Ufer, bis das im nachfolgenden Artikel LXVIII erwähnte Protokoll aufgenommen ist.

Es ist ihnen untersagt, unter was immer für einem Vorwand irgend etwas von der Ladung, dem Materiale, den Ankern, Ketten, Tauen u. s. w. wegzuschaffen.

Art. LXVIII. Nach dem Schiffbruche hat sofort der Schiffslootse den Generalinspector der Schiffahrt so schnell als möglich durch die Organe der Stromaufsicht, in Kenntnis zu setzen.

Der Generalinspector begibt sich unverzüglich an Ort und Stelle, um ein ausführliches Protokoll über den Unfall aufzunehmen, welches durch ihn der competenten Behörde mitgetheilt wird.

Art. LXIX. Wenn der Generalinspector für nöthig erachtet, unverzüglich Maßregeln im Interesse der Schiffahrt zu treffen, richtet er die betreffende Aufforderung an den Capitän des gescheiterten Schiffes, welcher verbunden ist entweder sofort zu erklären, dass sein Schiff abandoniert werde, oder mit seiner Mannschaft unter den Befehlen des Generalinspectors ans Werk zu gehen; der letztere leitet die Bergung bis auf den Punkt, wo dieselbe aufhört, eine Arbeit zum öffentlichen Wohle zu sein und Angelegenheit des Privatinteresses wird.

Das Schiff, dessen Bergung durch das Einschreiten der, der Strompolizei vorgesetzten Behörde bewerkstelligt worden ist, kann zur Erstattung der durch die Bergung und die Bewahrung des Materiales verursachten Kosten verhalten werden.

Art. LXX. Alle von den Eigenthümern, Assecuranten und anderen Berechtigten zum Behufe der Bergung der gescheiterten Schiffe und ihrer Ladung unternommenen Arbeiten werden unter der Aufsicht des Generalinspectors oder seiner Organe ausgeführt und können sofort eingestellt werden, wenn sie die Schiffahrt irgendwie zu behindern geeignet sind.

Art. LXXI. Wenn außer dem oben im Artikel LXIX vorgesehenen Dringlichkeitsfalle die Wegschaffung des Schiffskörpers oder der Trümmer des gescheiterten Schiffes für

nothwendig erachtet wird, ist dieselbe durch die Eigenthümer, Assecuranten oder sonstigen Berechtigten innerhalb eines Monates nach der betreffenden, an sie ergangenen Verständigung zu bewerkstelligen; widrigenfalls die Arbeiten von Amtswegen durch den Generalinspector innerhalb der oben im Artikel LXIX vorgezeichneten Grenzen ausgeführt werden können. Das gescheiterte Schiff mit seinem Takelwerk und Schiffsgeräthe und deren Trümmern werden in diesem Falle insbesondere zur Deckung der Wegschaffungskosten verwendet.

Art. LXXII. In Fällen von Havarien, namentlich wenn solche durch Zusammenstoß verursacht werden, wird der Generalinspector, falls er in der Lage ist, den Thatbestand zu constatieren und von einem der Interessenten darum angegangen wird, gleichfalls ein Protokoll aufnehmen, welches der competenten Behörde übermittelt wird.

Capitel VIII. Vorschriften über das Auswerfen von Ballast.

Art. LXXIII. Das Auswerfen von Ballast im Flussbette oder auf der Rhede von Sulina ist den Schiffen unbedingt untersagt; es ist ihnen desgleichen untersagt, den Ballast in jenen der Rhede zunächst gelegenen Theilen des Meeres abzuleeren, deren Tiefe weniger als sechzig englische Fuß beträgt.

Die Ableerung am Lande außerhalb des Hafens von Sulina darf nur an den vom Generalinspector bezeichneten und in einer öffentlichen Kundmachung angegebenen Uferstellen stattfinden.

Der Hafencapitän von Sulina bezeichnet die Stellen, an welchen der Ballast im Hafen ausgeschifft werden darf.

Der ausgeschiffte Ballast ist in allen Fällen soweit wegzuführen, dass der Fuß der Aufschüttung mindestens zwanzig englische Fuß vom normalen Stromufer entfernt ist, und er darf nicht höher als vier englische Fuß über das Niveau des Stromes angehäuft werden.

Die Vorschriften dieses Artikels gelten desgleichen für das Auswerfen von Asche und Schlacken auf den Dampfschiffen.

Art. LXXIV. Um den Vollzug der obigen Bestimmungen thunlichst herzustellen, hat jedes Schiff, welches in Ballast die Rhede von Sulina verlässt, um sich in einem oberhalb gelegenen Hafen zu begeben, sich mit einem Zeugnisse des Hafencapitäns zu versehen, welches den durch Ballast bewirkten Tiefgang ausweist.

Dieses Zeugnis ist während der ganzen Dauer der Bergfahrt an Bord aufzubewahren und dem Generalinspector oder seinen Organen auf jedesmaliges Verlangen vorzuzeigen.

Abschnitt III. Von der Hafenpolizei von Tultscha.

Art. LXXV. Jedes Schiff, das in Tultscha stationieren will, hat sich am rechten Ufer zu vertäuen, wobei jedoch niemals mehr als drei Schiffe Bord an Bord vertäut werden dürfen.

Art. LXXVI. Kein Schiff darf im schiffbaren Thalwege vor Tultscha zur Rechten der dem Ufer entlang befindlichen Dückdalben*) und rothen Bojen oder zwischen den umgekehrte Anker tragenden Pflöcken auf dem rechten Ufer Anker werfen.

Art. LXXVII. Es ist den Schiffen gestattet, sich mittelst der Bojen und Dückdalben aufzuziehen, um die Krümmung von Tultscha abzuschneiden, doch dürfen sie in keinem Falle sich an denselben fest vertäuen.

Dieses Verbot gilt jedoch nicht für die regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, welche zeitweilig vor Tultscha anhalten.

Es ist ferner nicht gestattet, dass zwei oder mehrere Schiffe sich gleichzeitig mittelst derselben Boje verholen.

Abschnitt IV. Vom Lootsendienste an der Mündung und im Laufe des Flusses.

Capitel I. Lootsenwesen an der Mündung.

Art. LXXVIII. Da das Lootsen an der Mündung nach Artikel XIII dieses Reglements obligatorisch ist, wird der Dienst durch ein eigenes Corps von patentierten und verant-

*) Rosterwerke *(corps-morts)*, zur Vertäuung der Schiffe.

wortlichen Lootsen, unter der Leitung eines Lootsencapitäns und des Hafencapitäns, versehen.

Die Lootsenpatente werden vom Hafencapitän erfolgt und müssen alljährlich von ihm vidiert werden; ihre Giltigkeit erlischt, sobald die jährliche Vidierungsclausel fehlt.

Art. LXXIX. Ein Schiff steht bereit, um die Lootsen an Bord der von See her gegen den Hafen steuernden Schiffe überzuführen, sobald der Wachtposten auf dem Leuchtthurme deren Annäherung signalisiert.

Die Lootsen haben den Schiffen bis auf eine Meile, von der Spitze des nördlichen Dammes, entgegenzufahren.

Art. LXXX. An Bord angelangt, geben sie den Capitänen Kenntnis von der Tiefe der Einfahrt und diese declarieren ihrerseits den Lootsen den Tiefgang und den Ladungsbetrag ihres Schiffes.

Der Ladungsbetrag wird unverzüglich von den Lootsen dem Hafencapitäne declariert.

Art. LXXXI. Jeder nicht zum Lootsencorps von Sulina gehörige Lootse an Bord eines Schiffes, welches den Eingang passieren will, hat sofort nach Ankunft des Locallootsen demselben die Führung des Schiffes vollständig zu überlassen.

Art. LXXXII. Bei der Ausfahrt aus dem Strome ist der Locallootse verpflichtet, das Schiff bis in die Distanz von mindestens einer Viertelmeile ostwärts von der Spitze des nördlichen Dammes zu führen.

Art. LXXXIII. Da die Lootsentaxe sowohl für die Einfahrt in den Strom, als für die Ausfahrt aus demselben in den zu Sulina erhobenen Schiffahrts-Gebühren einbegriffen ist, wird den Locallootsen das Annehmen jedweder Belohnung von Seite der Capitäne, deren Schiffe sie gelootst haben, untersagt.

Capitel II. Vom Lootsenwesen im Laufe des Flusses.

Art. LXXXIV. Außer dem Corps der Lootsen, welchem die Führung der Schiffe im Eingange der Sulinamündung obliegt, und welche unter der Leitung des Hafencapitäns stehen, besteht ein besonderer Dienst von gleichfalls patentierten Lootsen für die den Strom zwischen Sulina und Braila befahrenden Handelsschiffe.

Das Corps der Stromlootsen untersteht dem Generalinspector der Schiffahrt, von dem auch die Lootsenpatente ausgestellt werden.

Ein solches Patent hat alljährlich vom Generalinspector vidiert zu werden und verliert seine Giltigkeit bei Vernachlässigung dieser Förmlichkeit.

Der Lootsendienst wird von einem ersten Lootsencapitän, welcher drei Bureaux, u. zw. in Galatz, Braila und Tultscha zu halten verpflichtet ist, und von einem in Sulina stationierten zweiten Lootsencapitän geleitet.

Die patentierten Lootsen für den Stromdienst haben das ausschließliche Recht, die Schiffe während ihrer Fahrt zwischen Sulina und Braila sowohl bei der Berg-, als auch bei der Thalfahrt zu lootsen, aber es ist ihnen, mit Ausnahme jener der periodisch verkehrenden Dampfer untersagt, selbe in die Einfahrt der Sulinamündung zu lootsen.

Jedoch sind jene Stromlootsen, welche mit dem Patente als Aushilfslootsen für die Mündung versehen sind, ermächtigt, über Aufforderung der Hafenbehörde den Lootsendienst in der Einfahrt von Sulina auszuüben.

Art. LXXXV. Die Handelscapitäne sind nicht gehalten, sich auf der Bergfahrt eines patentierten Lootsen zu bedienen, wenn sie die Fahrt an Bord ihrer Schiffe leiten; doch hat ihnen auch in diesem Falle auf ihr Verlangen der zweite, dem Normal-Lootsendienste vorstehende Lootsencapitän in Sulina einen Lootsen zu verschaffen.

Zur Thalfahrt haben alle Handelsschiffe, die nach ihren Heimatspapieren eine Tragfähigkeit von mehr als hundert Tonnen haben, sowie Flöße jeder Art, sich eines patentierten Lootsen des Stromdienstes zu bedienen. Ein Gleiches gilt für Schiffe von mehr als hundert Tonnen auf Bergfahrt, wenn der Capitän oder Patron sich nicht an Bord befindet.

Art. LXXXVI. Die Bergfahrt beginnt mit dem Augenblicke, wo das Schiff den Hafen von Sulina verläßt, um stromaufwärts zu fahren und endigt mit der Ankunft desselben im Bestimmungshafen oder in Braila, wenn es nach einem oberhalb dieses Ortes gelegenen Hafen oder nach Matschin bestimmt ist.

Die Thalfahrt beginnt in Braila oder beim Austritte aus dem Hafen, in welchem das Schiff seine Ladung, oder falls

es leer hinabfährt, seine Reisepapiere an Bord genommen, wenn dieser Hafen unterhalb Braila liegt; sie endigt mit dem Augenblicke, wo das Schiff im Hafen von Sulina ankert.

Schiffe, welche von Matschin, Podbaschi oder einem oberhalb Braila gelegenen Hafen abgehen, nehmen ihren Lootsen zur Thalfahrt auf ihrer Durchfahrt in Braila; denjenigen, welche von den Häfen von Reni oder Ismail abgehen, steht es frei, ihn auf der Durchfahrt in Tultscha zu nehmen.

Art. LXXXVII. Die Capitäne setzen durch Übereinkommen mit den Stromlootsen den Lohn fest, welcher den letzteren für das Lootsen auf der Bergfahrt gebürt. Doch werden bei vorkommenden Streitigkeiten hierüber die Hafenbehörden keine Forderung von Seite der Lootsen zulassen, welche außer der Verpflegung an Bord einen höheren Lohn als sechs Franken per Reisetag für die Führung eines Segelschiffes bezweckt. Dieser Lohn kann für Dampfschiff-Lootsen bis zum Maximum von hundert Franken per Tag steigen.

Betreffs der obligatorischen Lootsung auf der Thalfahrt ist die hiefür zu entrichtende Taxe, wie folgt, festgesetzt:

Segelschiffe von mehr als hundert und nicht über hundertfünfzig Tonnen zahlen:

Für die Fahrt von Galatz oder einem von diesem Orte stromaufwärts gelegenen Hafen nach Sulina hundertzehn Franken;

für die Fahrt von Reni oder Ismail nach Sulina neunzig Franken und

für die Fahrt von Tultscha nach Sulina sechzig Franken.

Segelschiffe von mehr als hundertfünfzig und nicht über zweihundertfünfzig Tonnen, sowie Flöße jeder Art, zahlen:

Für die Fahrt von Galatz oder einem von diesem Orte stromaufwärts gelegenen Hafen nach Sulina hundertfünfundzwanzig Franken;

für die Fahrt von Reni oder Ismail nach Sulina hundert Franken und

für die Fahrt von Tultscha nach Sulina fünfundsiebenzig Franken.

Segelschiffe von mehr als zweihundertfünfzig Tonnen zahlen:

Für die Fahrt von Galatz oder einem von diesem Orte stromaufwärts gelegenen Hafen nach Sulina, fünfzig Centimen per Tonne;

für die Fahrt von Reni oder Ismail nach Sulina vierzig Centimen per Tonne und

für die Fahrt von Tultscha nach Sulina dreißig Centimen per Tonne.

Dampfschiffe zahlen nur die Hälfte dieser Taxen, und jene, welche zwischen Donauhäfen und Häfen des Schwarzen Meeres oder des Bosporus verkehren, können davon befreit werden, wenn der Lootse des Schiffes mit einem Patente als Stromlootse versehen ist.

Der erste Lootsencapitän für den Stromdienst erhebt auf den von jedem Segelschiffe entrichteten Taxbetrag die nachfolgend festgesetzte Summe:

Drei Franken für Schiffe von mehr als hundert und nicht über hundertfünfzig Tonnen;

vier Franken für Schiffe von mehr als hundertfünfzig und nicht über zweihundertfünfzig Tonnen, sowie für Flöße jeder Art, und

zwei Centimen per Tonne für Schiffe von mehr als zweihundertfünfzig Tonnen.

Auf die Lootsentaxe, die von Dampfschiffen gezahlt wird, werden obige Beträge nur zur Hälfte eingehoben; dies hat jedoch auch seitens jener Dampfschiffe zu geschehen, welche beständige Lootsen angestellt haben und von dem Erlage der vorerwähnten Taxe befreit sind.

Den Überrest der Taxe erhalten die Lootsen.

Diese Taxen sind an den Director der Schiffahrts-Casse zu Sulina zu entrichten, der allein ermächtigt ist, hierüber giltig zu quittieren; jedoch steht es dem Capitän des gelootsten Schiffes frei, die Hälfte der Taxe direct an seinen Lootsen als Vorschuss zu erfolgen.

Wenn Fahrzeuge, die als Lichterschiffe verwendet werden, die Waren, die sie geladen haben, auf das gelichtete Schiff überladen, ohne es bis nach Sulina zu begleiten, kann dem Lootsen des Lichters der gebürende Lohn zur Gänze direct im Augenblicke erfolgt werden, wo die Rückverladung der gelichteten Ware beendet ist. In diesem Falle ist jener Theilbetrag, der auf den Lootsencapitän des Stromdienstes

entfällt, im Bureau des Generalinspectors der Schiffahrt gelegentlich der Abgabe der durch Artikel XCV des gegenwärtigen Reglements vorgeschriebenen Erklärung zu erlegen.

Die Berechnung des Tonnengehaltes zur Einhebung der Taxe für Stromlootsung wird bei Schiffen von mehr als zweihundertfünfzig Tonnen nach den Regeln des in der Sulinamündung geltenden Schiffahrts-Gebürentarifes vorgenommen.

Art. LXXXVIII. Jeder Lootse des Stromdienstes, welcher aus der Donau ausläuft, um ein Schiff in See zu lootsen, hat vorher sein Patent dem zweiten Lootsencapitän des Stromdienstes vorzulegen, welcher demselben ein das Auslaufdatum bezeichnendes Visum beisetzt.

Der Lootse hat dieselbe Förmlichkeit sogleich beim Wiedereinlaufen in den Strom zu erfüllen.

Art. LXXXIX. Der Schiffscapitän, der einen patentierten Stromlootsen an Bord genommen hat, bleibt nichtsdestoweniger, selbst in dem Falle, wenn die Lootsung obligatorisch ist, für die Beobachtung der Schiffahrts- und Strompolizeivorschriften, die auf der unteren Donau giltig sind, besonders aber der Artikel XXX und XLIV des gegenwärtigen Reglements verantwortlich.

Die Verantwortung des Lootsen beschränkt sich auf Angabe der schiffbaren Durchfahrten und der Besonderheiten der Stromschiffahrt. Jeder Capitän, der dem Lootsen die Führung seines Schiffes überlässt, thut es demzufolge auf seine eigene Verantwortung.

Capitel III. Gemeinschaftliche Verfügungen für das Lootsenwesen an der Mündung und im Laufe des Flusses.

Art. XC. Der Generalinspector und der Hafencapitän von Sulina fällen, jeder innerhalb seines Amtskreises, die Erkenntnisse über Streitigkeiten zwischen den patentierten Lootsen und den Handelscapitänen, falls die letzteren ihr Einschreiten nachsuchen.

Art. XCI. Die patentierten Lootsen sind verpflichtet, in ihrer Gegenwart begangene Übertretungen entweder dem Generalinspector oder dem Hafencapitän von Sulina anzuzeigen.

Es ist ihnen untersagt, sich direct oder indirect an irgend welcher Arbeit oder Unternehmung des Lichtens zu betheiligen, die zum Zwecke hat, ein gestrandetes Fahrzeug wieder flott zu machen, den Fall ausgenommen, wenn die Arbeit im Accord für die ganze Dauer der Reise übernommen worden ist.

Art. XCII. Die Lootsen, welche durch Unfähigkeit oder Böswilligkeit Zusammenstoß, Stranden oder Scheitern verschuldet haben, werden abgesetzt, unbeschadet der Civilklage, welche die Berechtigten bei den competenten Behörden gegen sie anbringen können.

Wenn die Vorgänge, welche den Unfall herbeigeführt haben, geeignet sind, die Verhängung einer Criminalstrafe nach sich zu ziehen, werden die Lootsen den competenten Behörden überliefert, um nach den Gesetzen abgeurtheilt zu werden.

Abschnitt V. Vom Lichterdienste.

Capitel I. Allgemeine Vorschriften.

Art. XCIII. Die Lichtungsarbeiten zerfallen in zwei Classen:

1. die localen Arbeiten, die von einem Seefahrzeuge vorgenommen werden, welches, um die Mündung von Sulina entweder beim Ein- oder Auslaufen zu passieren, oder um über eine Untiefe im Innern hinwegzukommen, seine Ladung ganz oder zum Theile auf ein kleineres Schiff umladet, um sie nach Passierung des Hindernisses wieder einzunehmen, und

2. die Cabotage-Operationen, welche durch Segelschiffe oder durch Transportdampfer und Schleppboote bewirkt werden, welche eine Ladung in einem Hafen der unteren Donau einnehmen und selbe an ein Seefahrzeug ausfolgen, welches im Hafen oder auf der Rhede von Sulina vor Anker liegt.

Art. XCIV. Niemand darf locale und gewerbsmäßige Lichtergeschäfte unternehmen, ohne vorher die zum Lichterdienste bestimmten Schiffe bei der Generalinspection der Schiffahrt in Tultscha immatriculieren zu lassen und sich mit einem vom Generalinspector für jedes Schiff ausgestellten Erlaubnisscheine versehen zu haben, welcher jederzeit an Bord vorhanden sein muss.

Vor Ausstellung des Erlaubnisscheines veranlasst der Generalinspector die Besichtigung der zum Lichterdienste bestimmten Schiffe durch eine Commission, welche beurtheilt, ob dieselben sich in gutem Zustande befinden und zugleich ihre Ladungsfähigkeit nach Registertonnen (Raumtonnen) und ihre Tragfähigkeit nach *Imperial quarters* constatiert.

Die immatriculierten Lichterschiffe sind gehalten, sich alljährlich einer neuen Untersuchung zu unterziehen, deren Zeitpunkt vom Generalinspector festgesetzt wird; wenn das Resultat der Untersuchung für zufriedenstellend erachtet wird, wird dies vom Generalinspector auf der Lichterlicenz angemerkt; im entgegengesetzten Falle wird die Licenz bis nach Vollzug der nothwendigen Reparaturen zurückgezogen.

Die Lichterschiffe, sowohl Segelschiffe als Dampfer, dürfen im Raume keine anderen Ladungsräume enthalten, als welche bei der vor Ausstellung des Erlaubnisscheines stattgefundenen Prüfung ordnungsmäßig recognosciert worden sind.

Art. XCV. Die mit vorschriftsmäßigen Schiffspapieren versehenen Schiffe können zeitweilig zum Lichten anderer Fahrzeuge verwendet werden, wobei es den Capitänen obliegt, für jede Operation eine besondere Declaration entweder beim Generalinspector der Schiffahrt, wenn es sich um das Lichten eines Schiffes zum Passieren von Untiefen im Flusse, oder bei dem Hafencapitän von Sulina abzugeben, wenn es sich um das Lichten eines Schiffes beim Passieren der Mündung handelt. Mit dieser Declaration sind alle Papiere des zum Lichterdienste bestimmten Schiffes, mit Ausnahme der Musterrolle zu deponieren.

Wenn das als Lichter verwendete Schiff mit mehr als einem Drittel seiner Ladung in den Fluss eingelaufen ist, kann die für das Einlaufen gebürende Taxe sogleich nach der ersten Lichtungsoperation eingefordert werden.

Kein Fahrzeug, welches nicht als Lichterschiff immatriculiert ist, kann jedoch in dieser Eigenschaft durch mehr als vier aufeinander folgende Monate, vom Zeitpunkte seiner ersten Operation gerechnet, verwendet werden, wenn es nicht die im Artikel XCIV vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt.

Art. XCVI. Jeder Patron eines immatriculierten Lichters hat eine bei der Schiffahrts-Casse in Sulina zu erlegende Caution von sechshundert Franken zu leisten.

Diese Caution kann durch die solidarische Bürgschaft einer notorisch zahlungsfähigen und in einer der Hafenstädte der unteren Donau ansässigen Person ersetzt werden.

Der Erlaubnisschein kann vom Generalinspector nicht vor Hinterlegung der Caution oder Annahme der Bürgschaft erfolgt werden.

Die Caution kann nicht rückerstattet, noch die Haftungsverbindlichkeit der Bürgen gelöst werden, insolange das Fahrzeug fortfährt Lichterdienste zu versehen. Die Haftsumme kann zur Zahlung von Geldstrafen verwendet werden, zu denen der Lichterpatron verurtheilt worden, und in diesem Falle wird die Licenz dem Schiffe so lange entzogen, bis die Caution auf ihren vollen Betrag ergänzt ist.

Art. XCVII. Die immatriculierten Lichterschiffe, sowie die zeitweilig als solche verwendeten Fahrzeuge sind gehalten, ihre Musterrolle in Ordnung zu führen und sie über jede Aufforderung dem Generalinspector, dem Hafencapitän von Sulina und den unter deren Befehl stehenden Organen vorzuweisen.

Die immatriculierten Lichterschiffe sind außerdem gehalten, ihre Matrikelnummer, die zeitweilig als Lichter verwendeten Schiffe die Nummer der letzten auf ihrer Musterrolle in Gemäßheit des Artikels XVII des gegenwärtigen Reglements vorgenommenen Abstempelung, zu führen. Diese Nummern sind in arabischen Ziffern von einem Fuß Höhe an jeder Seite des Schiffsbugs in weißer Farbe anzubringen.

Capitel II. Von den localen Lichtergeschäften.

Art. XCVIII. Die Überwachung der localen Lichtergeschäfte, welche auf dem Strome vorgenommen werden, wird vom Generalinspector der Schiffahrt oder seinen Organen, jene der an der Mündung vorgenommenen Geschäfte vom Hafencapitän von Sulina ausgeübt.

Art. XCIX. Wenn ein Seefahrzeug seine Ladung ganz oder theilweise an Bord von Lichterschiffen überträgt, ist der Capitän gehalten, an Bord eines jeden derselben einen von ihm gewählten Wächter aufzustellen.

Bezüglich der localen, im inneren Laufe des Stromes auszuführenden Operation haben die Lichterschiffe, außer dem Falle, wo sie remorquiert werden, die gelichteten Schiffe

zu begleiten und dürfen selbe, Fälle von Elementargewalt ausgenommen, nicht verlassen, bevor sie nicht die gelichteten Waren zur Gänze zurückgestellt haben.

Die Capitäne der gelichteten Schiffe haben ihrerseits die Verpflichtung, bevor sie in See stechen, den Patronen ihrer Lichterschiffe die bedungenen Löhne zu zahlen oder über schriftliches Verlangen der letzteren dieselben beim Hafencapitanat zu hinterlegen.

Art. C. Bezüglich der Operationen, die an der Flussmündung von Schiffen vorgenommen werden, welche in See gehen, haben die Lichterschiffe zugleich mit den gelichteten Schiffen aus dem Hafen auszulaufen; wenn aber ein Schiff sich mehrerer Lichterschiffe bedient, regelt der Hafencapitän ihre Abfahrt derart, dass sie nicht zu lange auf der Rhede zu verbleiben haben, bevor sie die Umladung bewerkstelligt haben können.

In keinem Falle, handle es sich nun um Lichtung eines aus dem Hafen auslaufenden Schiffes oder eines von der Seeseite kommenden, oder eines solchen, das in der Rhede vor Anker bleibt, können die Lichterschiffe ohne einen Passierschein des Hafencapitäns von Sulina auslaufen.

Den Lichterschiffen, welche sich auf die Rhede begeben, ist das Laden auf dem Verdecke untersagt.

Art. CI. Die immatrikulierten Lichterschiffe und die zum Lichten verwendeten Fahrzeuge, welche nach Lichtung eines Seefahrzeuges entweder in den Hafen von Sulina zurückkehren oder den Strom hinauffahren, können von den Organen der Generalinspection der Schiffahrt oder des Hafencapitanates von Sulina visitiert werden.

Demgemäß sind die Lichterpatrone verpflichtet, über jede diesbezügliche Aufforderung der erwähnten Organe den Schiffsraum und die Cabinen ihres Fahrzeuges zu öffnen.

Art. CII. Wenn ein Lichterschiff, welches zur Lichtung eines aus dem Flusse auslaufenden Fahrzeuges gedient hat, aus irgend einem Grunde, den von Elementargewalt nicht ausgenommen, in den Hafen von Sulina zurückkehrt, bevor es die Waren, die es geladen, zur Gänze abliefern konnte, hat der Capitän oder Patron dies unverzüglich im Bureau des Hafencapitäns zu declarieren und diese Decla-

ration wird ohne Säumen dem Director der Schiffahrt-Casse mitgetheilt.

Art. CIII. Die Lichterschiffe, welche in dem im vorigen Artikel vorgesehenen Falle in den Hafen von Sulina zurückkehren, haben in dem unteren Theile des Hafens und an jener Stelle Anker zu werfen, die ihnen vom Hochbootsmann angegeben wird. Sie stehen unter der besonderen Aufsicht des der Schiffahrts-Casse zugetheilten Verificationsbeamten, über dessen Aufforderung die Capitäne oder Patrone den Zugang zum Schiffsraume oder den Cabinen ihres Fahrzeuges zu gestatten haben.

Capitel III. Von den Operationen des Lichtens durch Cabotage.

Art. CIV. Die Operationen des Lichtens durch Cabotage können durch die mit richtigen Papieren versehenen Transportdampfer, Schleppboote, Segelschiffe und Lichter verrichtet werden, unter der Obliegenheit für die Capitäne oder Schiffer, sich für jede Fahrt von den competenten Consular- oder Localbehörden der Häfen, in denen sie ihre Ladung einnehmen, ein Certificat, welches den Gegenstand der Operation und die eingeschiffte Warenmenge ersichtlich macht, ausfertigen zu lassen.

Dieses Certificat hat im Verlaufe der Fahrt über jede Aufforderung des Generalinspectors und seiner Organe vorgezeigt zu werden.

Art. CV. Sobald ein Fahrzeug, welches eine Cabotage-Operation vornimmt, im Hafen von Sulina anlangt, hat der Schiffer sich in das Bureau des Hafencapitäns zu begeben und das durch den vorigen Artikel vorgeschriebene Certificat vorzuweisen.

Wenn das Schiff seine gesammte Fracht im Hafen von Sulina ausladet, ankert es zur Seite des Seefahrzeuges, welches die Güter aufnehmen soll, und darf sich von demselben nicht vor vollständig beendigter Ausladung entfernen.

Soll die Fracht ganz oder theilweise auf der Rhede von Sulina ausgeladen werden, so hat der Schiffsführer das durch Artikel CIV vorgeschriebene Certificat dem Hafencapitän einzuhändigen, welcher ihm den zum Verlassen des Hafens nöthigen Passierschein ausstellt.

Art. CVI. Die vorhergehenden Artikel XCVII, C, CI und CIII sind auch auf Schiffe anwendbar, welche als Lichterschiffe auf Cabotage dienen.

Jedoch sind Transportdampfer und Schleppboote nicht der Verpflichtung unterworfen, sich in Gemäßheit des Artikel C visitieren zu lassen, ausgenommen, wenn eine der betheiligten Parteien es verlangt oder im Falle des Verdachtes eines Unterschleifes.

Capitel IV. Besondere Bestimmungen für den Fall von Elementargewalt.

Art. CVII. Wenn ein Fahrzeug durch Unwetter gezwungen wird, die Rhede von Sulina zu verlassen und seine Ladung ganz oder theilweise an Bord des Lichters zurücklässt, so kehrt der Patron des Lichters in den Hafen zurück und behält provisorisch seine Ladung in Verwahrung, jedoch hat er die im Artikel CII vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen.

Art. CVIII. Wenn in dem im vorstehenden Artikel vorgesehenen Falle das gelichtete Schiff nicht binnen sechs Tagen wieder erscheint, sind die Patrone der Lichterschiffe befugt, beim Hafencapitän die Ermächtigung zur Ausladung ihrer Fracht und Übergabe derselben zu Handen des dazu Berechtigten nachzusuchen und sie dürfen die Bezahlung des verabredeten Mietgeldes fordern, als ob sie die Ladung an Bord des gelichteten Schiffes abgesetzt hätten, jedoch ohne irgend welchen Zuschlag.

Wenn vor Ablauf der oben bezeichneten Frist, das Schiff wieder auf der Rhede erscheint und sich von Neuem entfernt, werden die abgelaufenen Tage nicht gezählt und es beginnt eine neue Frist mit dem Tage seines Wiedererscheinens.

Capitel V. Besondere Bestimmungen für Fälle von Unterschleif.

Art. CIX. Im Falle der Vermuthung einer Unrichtigkeit oder einer falschen Angabe der Ladungsfähigkeit des Lichters ist der Handelscapitän berechtigt, die Verification des Tonnengehaltes durch eine eigene, je nach dem Falle vom Hafencapitän von Sulina oder vom Generalinspector der Schiffahrt ernannte Commission vornehmen zu lassen.

Die Kosten der Expertencommission trägt der Capitän, welcher dieselbe verlangt hat, es wäre denn, dass die Unrichtigkeit oder die falsche Angabe erwiesen wird, in welchem Falle sie dem Lichter zur Last fallen.

Art. CX. Wenn nachgewiesen wird, dass an der an Bord eines immatrikulierten Lichters gebrachten Ladung eine Entwendung verübt worden ist, wird die Licenz desselben für mindestens drei Monate entzogen, unbeschadet der Verhängung der im Artikel CXXXIX dieses Reglements festgesetzten Geldstrafe der den Capitän und Patron des Schiffes und des den competenten Behörden zustehenden strafrechtlichen Verfahrens.

Abschnitt VI. Vom Remorquieren.

Capitel I. Allgemeine Vorschriften.

Art. CXI. Niemand darf an der Sulinamündung oder auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha dauernd Remorquiergeschäfte betreiben, ehe er die zur Verwendung als Remorqueure bestimmten Schiffe beim Hafencapitänsamt von Sulina hat eintragen lassen und sich für jedes Schiff mit einer vom Hafencapitän ausgestellten Licenz versehen hat.

Diese Licenz muss sich stets an Bord befinden; in derselben ist der Tonnengehalt des Remorqueurs, sowie die Gattung und Stärke seiner Maschine angegeben.

Art. CXII. Vor Ausstellung der Licenz lässt der Hafencapitän den Remorqueur, für welchen dieselbe angesucht wird, durch Sachverständige in Augenschein nehmen, welche ihr Urtheil abgeben, ob der Remorqueur und insbesondere seine Maschine in gutem Stande ist.

Dieser Augenschein wird im Frühling jedes Jahres wiederholt und das Gutachten der Sachverständigen constatiert, für wie viel Monate die Maschine im Stande ist.

Art. CXIII. Die Remorqueurs, welche mit der in den beiden vorstehenden Artikeln vorgeschriebenen Licenz versehen sind, haben am Backbord und am Steuerbord auf einem in die Augen fallenden Theile der äusseren Schiffsverkleidung die Nummer dieser Licenz in arabischen Ziffern von einem Fuß Höhe in weißer Farbe angebracht zu führen.

Art. CXIV. Wenn die remorquierten Schiffe oder Transportschiffe auf der Rhede von Sulina, in einem Hafen oder an was immer für einem anderen Punkte der unteren Donau unterhalb Isaktscha sich vertäuen oder Anker werfen, dürfen die Remorqueurs die Remorquiertaue nicht eher nachlassen, als bis die remorquierten Schiffe oder Transportschiffe vor dem Winde oder der Strömung geschweit haben und sich auf sicherem Anlegeplatz befinden.

Art. CXV. Wenn der Capitän eines Remorqueurs es unternimmt, sei es auf der Rhede von Sulina oder auf dem Flusse unterhalb Isaktscha, ein oder mehrere Schiffe, Transportschiffe oder Flöße zu remorquieren, für welche die Kraft seines Schiffes unzureichend ist, ist er für allen Schaden, welcher daraus entstehen kann, civilrechtlich verantwortlich.

Art. CXVI. Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel CXIV und CXV sind für alle Schiffe, welche unterhalb Isaktscha und auf der Rhede von Sulina dauernd oder für einzelne Fälle zur Remorquierung von anderen verwendet werden, verbindlich.

Capitel II. Vom Remorquieren an der Strommündung.

Art. CXVII. Die dauernd oder für einzelne Fälle zur Verwendung im Hafen und auf der Rhede von Sulina benützten Remorqueurs haben sich genau nach den Weisungen zu richten, welche ihnen vom Hafencapitän oder von dessen Agenten hinsichtlich der Vertäuungs- oder Ankerstelle der Schiffe, welche sie behufs der Einfahrt remorquieren, gegeben werden.

Sie selbst stationieren in jenem Theile des Hafens, der ihnen vom Hafencapitän speciell angewiesen wird, und es dürfen sich ihrer nicht mehr als zwei Bord an Bord vertäuen.

Art. CXVIII. Allen Dampfschiffen ist untersagt, im Hafen von Sulina mit mehr als zwei Bord an Bord vertäuten Schiffen zu fahren.

Art. CXIX. Wenn der Zustand des Meeres den Lootsen an der Strommündung nicht gestattet, sich auf die Rhede zu begeben, um die Schiffe bei der Einfahrt zu lootsen, ist

jeder Remorqueur, der aus dem Hafen ausläuft, um ein Schiff in Schlepp zu nehmen, verpflichtet, vor seinem Auslaufen den vom Lootsencapitän zum obigen Behufe bestimmten Lootsen an Bord zu nehmen.

Capitel III. Vom Remorquieren auf dem Strome.

Art. CXX. Als dauernd Remorquierarbeiten zwischen Isaktscha und der Sulinamündung verrichtend und demzufolge zur Einholung der im Artikel CXI dieses Reglements vorgeschriebenen Licenz verpflichtet, wird jeder Remorqeur angesehen, welcher auf diesem Theile des Stromes innerhalb eines Monates mehr als drei solcher Arbeiten verrichtet.

Art. CXXI. Falls ein Schiff, Transportschiff oder Floß, welches remorquiert wird, unterhalb Isaktscha auf den Strand läuft oder Schiffbruch leidet, hat der Capitän des Remorqueurs bei der Fortsetzung seiner Fahrt dem ersten zum Dienste der Generalinspection gehörigen Fahrzeuge, welchem er begegnet, von dem Unfalle Nachricht zu geben.

Wenn die Strandung dem Remorqueur zur Last fällt, darf derselbe seine Fahrt nicht eher fortsetzen, als bis constatiert ist, dass die Stärke seiner Maschine nicht zureicht, um das gestrandete Schiff, Transportschiff oder Floß wieder flott zu machen.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden auf alle Dampfschiffe Anwendung, welche dauernd oder für einzelne Fälle zum Remorquieren unterhalb Isaktscha verwendet werden.

Abschnitt VII. Besondere, im Interesse der Verbesserungsarbeiten auf der unteren Donau zu beobachtende Verfügung.

Art. CXXII. Die Vorsichtsregeln, welche im Artikel XXX dieses Reglements den Capitänen oder Patronen von Schiffen oder Flößen, die auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha fahren oder stationieren, vorgeschrieben sind, finden insbesondere auf das schwimmende Material Anwendung, welches bei den Verbesserungsarbeiten im Strome und an seiner Mündung, sowie bei den Werken aller Art, wie

Dämme, Wellenbrecher, Sporne, Quais-Uferverkleidungen, die jetzt oder künftig von der europäischen Donaucommission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde ausgeführt werden, verwendet wird, dann auf die von der einen oder anderen dieser Behörden auf dem Strome oder an dessen Ufern angebrachten Bojen und sonstigen Zeichen.

Art. CXXIII. Ebenso haben die Capitäne oder Patrone von Schiffen, Transportschiffen oder Flößen die nothwendigen Vorsichtsmaßregeln zu ergreifen, um die in der Ausführung begriffenen Arbeiten, insbesondere die Baggerarbeiten und den Bau der auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha und an ihrer Mündung in Angriff genommenen oder zu nehmenden Werke so wenig als möglich zu behindern.

Zu diesem Zwecke sind die Capitäne aller Dampfschiffe verpflichtet, sobald sie eine Stromstrecke durchfahren, auf welcher Bagger- oder sonstige Arbeiten in der Ausführung begriffen sind, ihren Curs so langsam zu nehmen, als dies ihnen ohne Gefahr für ihr eigenes Schiff oder die von ihnen remorquierten Fahrzeuge möglich ist, und zwar so lange, als sie sich zwischen den oberhalb und unterhalb der Stelle, wo die Arbeiten stattfinden, eigens an den Ufern angebrachten Zeichen befinden.

CXXIV. Wenn auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha Dampf-Baggermaschinen bei Nacht in Thätigkeit sind, ist mit der nachbezeichneten Ausnahme allen Segel- oder Dampfschiffen und allen Flößen die Durchfahrt durch die Strecken, auf welchen die Baggerarbeiten und die Fortschaffung des Abraumes stattfinden, für so viele Stunden untersagt, als für erforderlich erachtet und durch eine eigene Bekanntmachung, welche die europäische Commission oder die in der Zukunft an deren Stelle tretende Behörde zu diesem Zwecke veröffentlichen lässt, festgesetzt wird.

Dieses Verbot erstreckt sich nicht auf die Packetboote, welche auf periodischen Fahrten begriffen sind und einen regelmäßigen Postdienst versehen, vorbehaltlich jedoch der Fälle besonderer Nothwendigkeit, in denen die Durchfahrt bei Nacht durch einfache Bekanntmachung der europäischen Commission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde unbedingt verboten werden kann.

Abschnitt VIII. Von den Übertretungen.

Capitel I. Festsetzung der Geldstrafen.

§. 1. Übertretungen der allgemeinen Verfügungen und jener des Abschnittes I über die Polizei auf der Rhede und im Hafen von Sulina.

Art. CXXV. Jede Übertretung der im zweiten Absatze des Artikels fünf (V), im ersten Absatze des Artikels siebzehn (XVII), oder im ersten Absatze des Artikels dreiundzwanzig (XXIII), oder einer der in den Artikeln acht, zehn, eilf, vierzehn, sechzehn, achzehn, neunzehn, zwanzig, siebenundzwanzig und achtundzwanzig (VIII, X, XI, XIV, XVI, XVIII, XIX, XX, XXVII und XXVIII) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens zehn und höchstens fünfzig Franken.

Art. CXXVI. Jeder Capitän eines Seeschiffes, mit Ausnahme der den Messageriedienst versehenden Packetboote, der auf der Donau mit einer Musterrolle betreten wird, welche nicht mit dem im Artikel siebzehn (XVII) dieses Reglements erwähnten, oder nur mit einem oder mehreren oblitterierten Stempeln versehen ist, verfällt in eine Strafe von mindestens hundert und höchstens fünfhundert Franken.

Für jeden Capitän eines Seeschiffes, der auf der Fahrt zwischen Isaktscha und Sulina ohne seine Musterolle betreten wird, oder sich weigert, dieselbe den Agenten der General-Schiffahrts-Inspection vorzuweisen, beträgt die Strafe mindestens zwanzig und höchstens zweihundert Franken.

Art. CXXVII. Jede Übertretung des Artikels einundzwanzig (XXI) dieses Reglements wird mit einer Strafe von mindestens hundert und höchstens dreihundert Franken belegt.

Für die Übertretungen der Verfügungen des Artikels zweiundzwanzig (XXII) beträgt die Strafe mindestens zwanzig und höchstens zweihundert Franken.

Art. CXXVIII. Jede Übertretung einer der Bestimmungen der Artikel vierundzwanzig und fünfundzwanzig (XXIV und XXV) unterliegt einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens hundert Franken.

§. 2. Übertretungen der Verfügungen des Abschnittes II über die Strompolizei.

Art. CXXIX. Jede Übertretung einer der Verfügungen der Artikel dreißig bis einschließlich fünfundvierzig, achtundvierzig bis einschließlich neunundfünfzig, vierundsechzig, fünfundsechzig, neunundsechzig und vierundsiebzig dieses Reglements (XXX bis XLV, XLVIII bis LIX, LXIV, LXV, LXIX und LXXIV) unterliegt einer Strafe von mindestens dreißig und höchstens hundert Franken.

Art. CXXX. Jeder Floßführer der beim Befahren des Armes von Sulina auf einem größeren Tiefgange als dem im Artikel sechzig (LX) dieses Reglements angegebenen betreten wird, verfällt in die Strafe von mindestens hundert und höchstens fünfhundert Franken.

Jede Übertretung einer der Verfügungen der Artikel einundsechzig und zweiundsechzig (LXI und LXII) unterliegt einer Strafe von mindestens zweihundert und höchstens fünfhundert Franken.

Art. CXXXI. Jede Übertretung einer der Verfügungen des Artikels dreiundsiebzig (LXXIII) dieses Reglements, das Auswerfen oder Ausschiffen von Ballast betreffend, unterliegt einer Strafe von mindestens hundert und höchstens fünfhundert Franken.

§. 3. Übertretungen der Verfügungen des Abschnittes III über die Hafenpolizei von Tultscha.

Art. CXXXII. Die Übertretungen einer der in den Artikeln fünfundsiebzig, sechsundsiebzig und siebenundsiebzig (LXXV, LXXVI und LXXVII) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegen einer Strafe von mindestens zehn und höchstens fünfzig Franken.

§. 4. Übertretungen der Verfügungen des Abschnittes IV über den Lootsendienst.

Art. CXXXIII. Jede Übertretung der im ersten Absatze des Artikels dreizehn (XIII) oder im zweiten Absatze des Artikels fünfundachzig (LXXXV) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens hundertfünfzig und höchstens dreihundert Franken.

Art. CXXXIV. Jede Verweigerung der im Artikel achtzig (LXXX) dieses Reglements vorgeschriebenen Declarationen, sowie jede in diesen Declarationen, sei es von Seite des Capitäns oder des Lootsens begangene absichtliche Unrichtigkeit, dann jede Übertretung des Artikels einundachzig (LXXXI) unterliegt einer Strafe von mindestens fünfzig und höchstens hundert Franken.

Art. CXXXV. Jeder Capitän, welcher entgegen den im letzten Absatze des Artikels vierundachzig (LXXXIV) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen sein Schiff zwischen Sulina und Braila, sei es auch auf der Bergfahrt und während er sich selbst an Bord befindet, von einem der Körperschaft der Stromlootsen nicht angehörigen Piloten lootsen lässt, verfällt in eine Strafe von mindestens hundert und höchstens hundertfünfzig Franken.

Ein Stromlootse, welcher einer der im Artikel achtundachtzig (LXXXVIII) oben enthaltenen Verfügungen zuwiderhandelt, verfällt in eine Strafe von mindestens fünfzig und höchstens hundert Franken.

Art. CXXXVI. Jede von den patentierten Mündungs- oder Stromlootsen oder von den ersten oder zweiten Lootsencapitänen begangene Übertretung der Verfügungen dieses Reglements oder der ihnen ertheilten Instructionen, auf welche keine besondere Strafbestimmung gesetzt ist, unterliegt einer Strafe, welche dreihundert Franken nicht übersteigen darf.

§. 5. Übertretungen der Verfügungen des Abschnittes V über den Lichterdienst.

Art. CXXXVII. Jede Übertretung der Verfügungen des ersten Absatzes des Artikels vierundneunzig (XCIV) oder einer der Verfügungen der Artikel fünfundneunzig, hunderteins und hundertvier (XCV, CI und CIV) dieses Reglements unterliegt einer Strafe von mindestens hundert und höchstens zweihundert Franken.

Art. CXXXVIII. Jede Übertretung der im dritten Absatze des Artikels vierundneunzig (XCIV) enthaltenen Vorschrift, sowie jede Übertretung einer der im Artikel siebenundneunzig (XCVII), im ersten Absatze des Artikels neunundneunzig (XCIX), in den Artikeln hundert, hundertzwei, hundertdrei

(C, CII, CIII) und im ersten Absatze des Artikel hundertfünf (CV) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens hundertzwanzig Franken.

Art. CXXXIX. Jede Übertretung einer der im vierten Absatze des Artikels vierundneunzig (XCIV) im zweiten Absatze des Artikel neunundneunzig (XCIX) und im zweiten Absatze des Artikels hundertfünf (CV) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens vierhundert und höchstens zwölfhundert Franken, und dieselbe Strafe trifft den Capitän oder Patron jedes als Lichter verwendeten Schiffes und jedes immatriculierten Lichterschiffes, welches, ohne durch unwiederstehliche Gewalt dazu genöthigt zu sein, sich auf der Rhede von Sulina vom gelichteten Schiffe entfernt, bevor es seine gesammte Ladung auf dieses übergeladen hat.

Art. CXL. Unter allen Umständen haftet das Schiff oder Lichterschiff, an Bord dessen eine Übertretung begangen worden ist, vor Allen für die Bezahlung der verwirkten Geldstrafe, zu deren Deckung dasselbe je nach Beschaffenheit des Falles vom Generalinspector der Schiffahrt oder vom Hafencapitän von Sulina sequestriert werden kann.

§. 6. Übertretungen der Verfügungen des Abschnittes VI über das Remorquieren.

Art. CXLI. Jede Übertretung einer der Verfügungen des Artikels hunderteilf (CXI), des zweiten Absatzes des Artikels hundertzwölf (CXII), der Artikel hundertvierzehn, hundertzwanzig und hunderteinundzwanzig (CXIV, CXX, CXXI) dieses Reglements unterliegt einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens hundertzwanzig Franken.

Dieselbe Strafe trifft jeden Remorqueur, welcher unterhalb Isaktscha eine Remorquierung unternimmt, für welche die Stärke seiner Maschine unzureichend ist.

Art. CXLII. Es unterliegen:

einer Strafe von mindestens zehn und höchstens dreißig Franken die Übertretungen der Verfügungen des Artikels hundertdreizehn (CXIII);

einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens sechzig Franken die Übertretungen einer der Verfügungen

der Artikel hundertsiebzehn und hundertneunzehn (CXVII und CXIX);

und einer Strafe von mindestens vierzig und höchstens hundertzwanzig Franken die Übertretungen der Verfügung des Artikels hundertachtzehn (CXVIII) dieses Reglements.

Art. CXLIII. Die Verfügungen des Artikels hundertvierzig (CXL) finden hinsichtlich der Deckung der Geldstrafen auch auf die Remorqueurs, an Bord deren die Übertretungen begangen worden sind, Anwendung.

§. 7. Übertretungen der besonderen Verfügungen des Abschnittes VII.

Art. CXLIV. Jede Übertretung einer der in den Artikeln hundertzweiundzwanzig, hundertdreiundzwanzig und hundertvierundzwanzig (CXXII, CXXIII und CXXIV) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens fünfzig und höchstens fünfhundert Franken.

Art. CXLV. Wenn bei oder in Folge einer Übertretung einer der Verfügungen der vorerwähnten Artikel hundertzweiundzwanzig, hundertdreiundzwanzig und hundertvierundzwanzig (CXXII, CXXIII und CXXIV) oder eine Übertretung, welche in einem der Artikel hundertneunundzwanzig und hundertdreißig (CXXIX und CXXX) dieses Reglements vorgesehen und mit Strafe bedroht ist, durch das Schiff oder Floß, durch welches die Übertretung begangen wird, den von der europäischen Donaucommission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde aufgeführten Werken, ihrem schwimmenden Materiale oder irgend einem anderen Eigenthume derselben was immer für eine Beschädigung oder Havarie zugefügt wird, so beträgt die Strafe, in welche der Übertreter verfällt, mindestens zweihundertfünfzig und höchstens zweitausend fünfhundert Franken.

§. 8. Wörtliche und thätliche Beleidigungen.

Art. CXLVI. Jede Beleidigung, Beschimpfung oder Bedrohung der mit der Handhabung der Schiffahrts-Polizei oder mit der Einhebung der an der Sulinamündung eingeführten Taxen beauftragten Organe, während sie in Ausübung ihres Amtes begriffen sind, sowie jede Beschimpfung oder Beleidigung der Autorität, von welcher diese Organe

ermächtigt sind, unterliegt einer Strafe von mindestens zehn und höchstens fünfzig Franken.

Sind Thätlichkeiten gegen die Polizei- oder Taxerhebungsorgane während der Ausübung ihres Amtes begangen worden, so kann die Strafe bis auf ein Maximum von dreihundert Franken erhöht werden.

Capitel II. Vorschriften über die Verhängung der Geldstrafen.

Art. CXLVII. Die Geldstrafen finden keine Anwendung auf die durch Fälle unwiederstehlicher Gewalt herbeigeführten Übertretungen.

Art. CXLVIII. Das Maximum der Geldstrafe kann bei vorkommender Rückfälligkeit verdoppelt werden.

Rückfälligkeit findet von Seite der Capitäne von Seeschiffen statt, wenn die beiden Übertretungen begangen worden sind, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit die Donau verlassen hat.

Von Seite der Patrone von Lichterschiffen, der Capitäne von Remorqueurs und der Lootsen findet Rückfälligkeit statt, wenn die Übertretung sich innerhalb Jahresfrist wiederholt.

Von Seite der Führer von Flößen findet Rückfälligkeit in die Übertretung der Verfügungen des Artikels sechzig (LX) dieses Reglements statt, wenn zwischen dem 1. Jänner und 31. December eines und desselben Jahres zwei oder mehrere von demselben Eigenthümer oder Verkäufer abgeschickte Flöße von größeren Dimensionen als den im erwähnten Artikel vorgeschriebenen, im Arme von Sulina fahrend, betroffen werden, ohne von einem Dampfschiffe remorquiert zu sein.

Im Falle des Artikels zweiundsechzig (LXII) findet Rückfälligkeit statt, wenn die Übertretung an Bord desselben Floßes während zweier oder mehrerer Nächte im Laufe derselben Fahrt begangen worden ist.

Art. CXLIX. Abgesehen von der Verurtheilung zu den Geldstrafen können die Übertreter vor den competenten Gerichten auf Ersatz des von ihnen verursachten Schadens belangt werden.

Art. CL. Die Capitäne sind für die von den Leuten ihrer Mannschaft begangenen Übertretungen persönlich verantwortlich.

Art. CLI. Der Generalinspector der Schiffahrt und der Hafencapitän von Sulina haben über die im Umfange ihres Amtskreises begangenen Übertretungen der Verfügungen dieses Reglements zu erkennen und verurtheilen in erster Instanz zu den auf Grund dieser Übertretungen zu verhängenden Geldstrafen.

Die Kundgebung ihrer Entscheidungen geschieht zu Sulina in der Kanzlei der Consular- oder Localbehörde, welcher die verurtheilte Partei untersteht, wenn die Übertretung auf der Thalfahrt begangen worden ist; sie geschieht bei der gleichen Behörde im Bestimmungshafen, wenn die Übertretung auf der Bergfahrt stattgefunden hat; sie kann auch in giltiger Weise gegen die Person stattfinden.

Art. CLII. Der Betrag der Strafgelder wird in Sulina zu Handen des Directors der Schiffahrtscasse eingezahlt und von Seite der Seeschiffe hat diese Zahlung jedenfalls vor jener der Schiffahrtsgebüren, welche dieselben bei der Ausfahrt aus dem Strome zu entrichten haben, zu erfolgen.

Art. CLIII. Die Berufung gegen Verurtheilungen ist innerhalb dreier Monate nach der Kundgebung des Urtheiles entweder bei der europäischen Commission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde, oder bei dem gemischten Gerichte, welches zu diesem Behufe eventuell zusammengesetzt werden kann, anzubringen.

Im Falle der Berufung wird der Betrag der Geldstrafe provisorisch in die Schiffahrtscasse eingelegt und bleibt daselbst bis zur Austragung des Falles deponiert.

Das auf die Berufung erflossene Urtheil ist endgiltig und es findet dagegen keinerlei Recurs statt.

Nach Ablauf der dreimonatlichen Frist, von der Kundgebung an gerechnet, kann die Berufung nicht mehr angenommen werden und bleibt der Betrag der Geldstrafe der Schiffahrtscasse endgiltig erworben.

Schlussverfügungen.

Art. CLIV. Das vorliegende Reglement tritt am 1. März 1871 in Wirksamkeit.

Mit demselben Tage wird außer Kraft gesetzt:

1. Das Schiffahrts- und Polizeireglement vom 2. November 1865, welches einen Anhang der Acte vom selben Tage

bildet, sammt den Abänderungen, welche an jenem Reglement durch die späteren Bestimmungen über das Lootsenwesen und den Lichterdienst vom 16. April 1868, 22. April 1869 und 30. October 1869 vorgenommen worden sind.

2. Die Bestimmungen über die Fahrten der Flöße vom 12. Mai und 13. October 1866.

3. Die im Interesse der Verbesserungsarbeiten an der unteren Donau am 21. April 1868 erlassenen Polizeibestimmungen.

4. Die Reglements über das Remorquieren vom 2. November 1867 und 22. April 1869, sowie

5. die Nachtragsbestimmungen über das Anlegen im Hafen von Sulina, gleichfalls vom 22. April 1869.

Art. CLV. Das vorliegende Reglement kann von der europäischen Commission oder der internationalen Behörde, welche kraft Artikels XVII des Pariser Vertrages an deren Stelle eingesetzt werden wird, nach Erfordernis modificiert werden.

Geschehen zu Galatz am 8. November 1870.

Auszug aus dem Staatsvertrag vom 13. März 1871,

über die Schiffahrt auf dem Schwarzen Meere und der Donau.

Art. 4. Die durch den Artikel 16 des Pariser Vertrages eingesetzte Commission, in welcher jede der mitunterzeichneten Mächte durch einen Delegierten vertreten ist und welche beauftragt wurde, die von Isaktscha an nöthigen Arbeiten zu bezeichnen und ausführen zu lassen, um die Donaumündungen sowie die angrenzenden Theile des Schwarzen Meeres von Sand und anderen sie verlegenden Hindernissen frei zu machen, um diesen Theil des Stromes und die besagten Theile des Schwarzen Meeres in den bestschiffbaren Stand zu setzen, wird in ihrer gegenwärtigen Zusammensetzung aufrecht erhalten. Die Dauer dieser Commission wird für einen ferneren Zeitraum von zwölf Jahren festgesetzt, vom 24. April 1871 an gerechnet, das heißt bis zum 24. April 1883, dem Amortisierungstermine des von dieser Commission unter der Garantie von Österreich-Ungarn,

Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und der Türkei aufgenommenen Anlehens.

Art. 5. Die Bedingungen des Wiederzusammentrittes der durch den Art. 17 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 eingesetzten Uferstaatencommission werden durch ein vorläufiges Einvernehmen der Ufermächte festgesetzt werden, ohne die auf die drei Donaufürstenthümer bezügliche Clausel zu präjudicieren, und soweit es sich um eine Modification des Art. 17 des besagten Vertrages handeln würde, wird diese letztere den Gegenstand einer besonderen Convention der mitunterzeichneten Mächte bilden.

Art. 6. Da die Ufermächte jenes Theiles der Donau, wo die Stromschnellen und das Eiserne Thor der Schiffahrt Hindernisse bereiten, sich vorbehalten, zum Behufe der Beseitigung dieser Hindernisse unter einander ein Übereinkommen zu treffen, gestehen ihnen die hohen vertragschliessenden Theile schon jetzt das Recht zu, eine provisorische Taxe von den Handelsschiffen jeder Flagge, welche fortan von den hieraus entspringenden Vortheilen Gebrauch machen werden, insolange einzuheben, bis die zur Ausführung der Arbeit contrahierte Schuld getilgt sein wird, und sie erklären, dass der Art. 15 des Pariser Vertrages vom Jahre 1856 auf diesen Theilen des Flusses für den zur Rückzahlung der in Rede stehenden Schuld nöthigen Zeitraum nicht anwendbar sei.

Art. 7. Alle von der europäischen Commission in Ausführung des Pariser Vertrages vom Jahre 1856 oder des gegenwärtigen Vertrages ins Werk gesetzten Arbeiten und Anstalten jeder Art werden fortfahren, dieselbe Neutralität zu genießen, unter deren Schutze sie bisher gestanden sind und welche ebenso in Hinkunft unter allen Umständen von den vertragschließenden Theilen geachtet werden wird.

Die hieraus sich ergebenden Vortheile der Ausnahmsstellung werden sich auf das ganze Verwaltungs- und technische Personale der Commission erstrecken. Es ist jedoch wohlverstanden, dass durch die Bestimmungen dieses Artikels das Recht der hohen Pforte, wie von jeher auf Grund ihrer Landeshoheit ihre Kriegsschiffe in die Donau einlaufen zu lassen, in keiner Weise berührt wird.

Auszug aus dem Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Russland und der Türkei.

Geschlossen zu Berlin am 13. Juli 1878 (Reichsgesetzblatt VIII, 1879).

Art. LII. Um die der freien Schiffahrt auf der Donau, welche als von europäischen Interesse anerkannt worden ist, gesicherten Garantien zu steigern, beschließen die hohen vertragschließenden Theile, dass alle Festungen und Fortificationen, welche sich am Laufe des Flusses vom Eisernen Thore bis zur Mündung befinden, geschleift und keine neuen errichtet werden sollen. Kein Kriegsschiff darf unterhalb des Eisernen Thores die Donau befahren, ausgenommen nur leichte Fahrzeuge, welche zum Dienste der Flusspolizei und der Zollbehörden bestimmt sind. Die an der Mündung der Donau stationierten Kriegsschiffe der Mächte dürfen indessen bis nach Galatz hinauf gehen.

Art. LIII. Die europäische Donaucommission, in welcher auch Rumänien vertreten sein wird, behält ihre Functionen und wird sie von jetzt ab bis nach Galatz vollständig unabhängig von der Territorialhoheit ausüben. Alle Verträge, Übereinkommen, Acte und Entscheidungen, welche sich auf ihre Rechte, Privilegien, Prärogative und Verpflichtungen beziehen, werden bestätigt.

Art. LIV. Ein Jahr vor dem Ablaufe des für die Dauer der europäischen Commission bestimmten Termines werden sich die Mächte über die Verlängerung der Vollmachten oder über die Modificationen einverständigen, welche sie einzuführen für nöthig befinden sollten.

Art. LV. Reglements für die Schiffahrt, Flusspolizei und Aufsicht vom Eisernen Thore bis Galatz werden von der europäischen Commission, welcher Delegierte der Uferstaaten zur Seite stehen, ausgearbeitet und in Übereinstimmung mit jenen gebracht werden, welche für den Lauf unterhalb Galatz gegeben worden sind oder noch gegeben werden.

Art. LVI. Die europäische Donaucommission wird, um den Unterhalt des Leuchthurmes auf der Schlangeninsel

zu sichern, am competenten Orte eine Vereinbarung zu Stande bringen.

Art. LVII. Die Ausführung der Arbeiten, welche bestimmt sind, die Hindernisse zu beseitigen, die sich der Schiffahrt am Eisernen Thor und bei den Katarakten entgegenstellen, wird Österreich-Ungarn anvertraut. Die Uferstaaten dieses Theiles des Flusses werden alle Erleichterungen gewähren, welche im Interesse der Arbeiten verlangt werden sollten.

Die Bestimmungen des Art. VI des Londoner Vertrages vom 13. März 1871, welche sich auf das Recht beziehen, eine provisorische Taxe zur Deckung der Kosten dieser Arbeiten zu erheben, bleiben zu Gunsten Österreich-Ungarns in Kraft.

Zusatzacte zur Schiffahrtsacte

für die Donaumündungen vom 2. November 1865 (R. G. Bl. Nr. 109).

(Unterzeichnet in Galatz am 28. Mai 1881 [n. St.].)

Übersetzung.

Die in Gemäßheit des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 im Schoße der Europäischen Donaucommission vertretenen Mächte und Rumänien, welches durch Artikel 53 des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 zur Betheiligung an der Commission berufen ist, von dem Wunsche geleitet, die Schiffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865 mit den Bestimmungen des Berliner Vertrages in Übereinstimmung zu setzen, wonach die gedachte Europäische Commission „ihre Thätigkeit von nun an bis Galatz hinauf in vollständiger Unabhängigkeit von der Landesgewalt ausüben soll und wonach alle Verträge, Abkommen, Verfügungen und Entscheidungen bezüglich ihrer Rechte, Privilegien, Prärogative, und Verpflichtungen bestätigt werden", sind über folgende zusätzliche Bestimmungen zu der gedachten Acte vom 2. November 1865 übereingekommen:

Art. 1. Die Rechte, Befugnisse und Immunitäten der Europäischen Donaucommission, wie solche sich aus dem

Pariser Vertrage vom 30. März 1856, dem Londoner Vertrage vom 13. März 1871, der Acte vom 2. November 1865 sowie aus den Verfügungen und Entscheidungen bis zum Berliner Vertrage vom 13. Juli 1878 ergeben, werden auch in Zukunft die Beziehungen der Commission zu den neuen Uferstaaten regeln und sich in ihrer Wirksamkeit bis Galatz erstrecken, wobei indes die nachstehend bezeichneten Änderungen platzgreifen.

Art. 2. Der Beamte, welcher an der Spitze der Flusspolizei stromabwärts von Galatz mit Ausschluss des Hafen von Sulina steht, soll von nun an den Titel eines Schifffahrtsinspectors der unteren Donau führen und, wie früher, von einem Kanzler und von Aufsehern unterstützt werden, welche auf die verschiedenen Stromstrecken seines Bereiches vertheilt und sämmtlich unter seine Befehle gestellt sind.

Der Schiffahrtsinspector, der Kanzler der Inspection sowie die Aufseher der Stromstrecken, der Hafenkapitän von Sulina und das gesammte unter den Befehlen des letzteren stehende Personal werden durch die Commission mit einfacher Majorität der Stimmen und ohne Unterschied der Nationalität ernannt. Dieselben können in gleicher Weise durch die Commission wieder abberufen werden.

Der Schiffahrtsinspector und der Hafenkapitän von Sulina üben ihre Functionen unter der unmittelbaren Autorität der Commission, von welcher sie besoldet werden und in deren Hände sie, sowie ihre Untergebenen, den Diensteid leisten.

Sie entscheiden in der Eigenschaft als Richter erster Instanz über die im Bereiche ihrer Ressorts in Angelegenheiten der Schiffahrtspolizei begangenen Übertretungen, und ihre Urtheile werden im Namen der Europäischen Donaucommission gesprochen.

Art. 3. Die Controle über die Geschäfte der Schifffahrtscasse soll nicht mehr einem besonderen Beamten übertragen, sondern ausschließlich durch die Europäische Commission oder durch die an deren Stelle tretende Behörde geübt werden und zwar in der Form, welche durch die gedachte Commission oder Behörde vorgeschrieben ist, beziehungsweise vorgeschrieben werden wird.

Die Erhebungsweise der Abgaben und die Verwaltung der Schiffahrtscasse von Sulina können durch einstimmige, in einer Plenarsitzung gefasste Entscheidungen abgeändert werden.

Art. 4. Die Schlussbestimmung des Art. 14 der Acte von 1865 wird in dem Sinne abgeändert, dass das Verbot, wonach kein Theil der Geldsummen, welche durch die von den Seefahrzeugen erhobenen Abgaben aufgebracht werden, beziehungsweise der Anlehen, welche durch die besondere Bestimmung dieser Abgaben ermöglicht sind, zur Deckung der Arbeitskosten und Verwaltungsausgaben für eine stromaufwärts von Isaktscha belegene Stromstrecke zu verwenden sein sollte, auf die aufwärts von Galatz belegenen Stromstrecken beschränkt wird.

Art. 5. Die Europäische Commission wird mit der Unterhaltung und Verwaltung aller das Beleuchtungssystem der Donaumündungen bildenden Leuchtthürme betraut; in Folge dessen wird der von der Summe der in Sulina erhobenen Abgaben für Leuchtthurmgebüren angesetzte verhältnismäßige Theil in Zukunft der Schiffahrtscasse vollständig verbleiben.

Art. 6. Die an den Donaumündungen in Anwendung zu bringenden Sanitätsregelments, einschließlich der Tarife der Sanitätsabgaben, sollen von dem in Bukarest einzusetzenden „internationalen Rathe“ im Einvernehmen mit der Europäischen Commission ausgearbeitet, beziehungsweise abgeändert werden.

Die gegenwärtig geltenden Reglements bleiben bis auf weitere Anordnung in Wirksamkeit, unter Vorbehalt des Rechtes der Europäischen Commission, die unmittelbare Abschaffung derjenigen Vorschriften zn verlangen, welche sich mit den Interessen der Schiffahrt und mit den in den Artikeln 18, 19 und 20 der Acte vom 2. November 1865 ausgesprochenen Grundsätzen im Widerspruche befinden sollten.

Zu dem Zwecke, die Tragweite der auf die Inkraftsetzung eigentlicher Quarantainemaßregeln in Zeiten einer Epidemie bezüglichen Bestimmungen des genannten Art. 20 genauer festzusetzen, wird ausdrücklich anerkannt und vereinbart, dass diese Maßregeln ausschließlich auf Schiffe

und Reisende unreiner Provenienz und nur in nicht verseuchten Häfen anwendbar sind, und dass alle Ausnahmebestimmungen und Beschränkungen für den Verkehr zwischen den Donauhäfen, sobald die Epidemie an den Ufern des Flusses allgemein geworden, aufzuheben sind.

Um in Zeiten einer Epidemie die Aufrechterhaltung der Strompolizei zu erleichtern, wird des weiteren vereinbart, dass der Schiffahrtsinspector, der Kanzler der Inspection und die Aufseher der Stromstrecken wie bisher, so auch, fernerhin unbehindert auf dem Strome verkehren können unter der alleinigen Bedingung, sich in Fällen einer Gefahr der Ansteckung denjenigen reglementarischen Maßregeln zu unterwerfen, denen auch die Sanitätsbeamten unterworfen sind.

Dieselben Vergünstigungen sollen im Bedürfnisfalle den Ingenieuren, Beamten und Arbeitern der Europäischen Commission bewilligt werden.

Art. 7. Was insbesondere die Verwaltung des Sanitätsdienstes in Sulina anlangt, so hat der internationale Rath in Bukarest sich mit der Commission über die Ernennung und die Besoldung des Sanitätspersonales, über die Unterbringung und die Unterhaltung eines Lazarethes, über die Erhebungsweise der Sanitätsabgaben und über die Bestimmung ihrer zu einem Specialfonds anzulegenden Erträge zu verständigen.

Art. 8. Um dem Personale, sowie dem Eigenthume und den Werken der Europäischen Commission für alle Zeiten die Wohlthaten der ihnen durch Art. 21 der Acte vom 2. November 1865 und durch Artikel 7 des Londoner Vertrages vom 13. März 1871 gewährleisteten Neutralität zu sichern, können die Ingenieure, Beamten und Arbeiter der Europäischen Commission mit einem Armschilde versehen werden, welches auf blauem Grunde die weißen Buchstaben

C. E. D.

trägt. Auch soll die Commission nicht gehalten sein, auf ihren Anstalten jeder Art und auf ihren Fahrzeugen eine andere Flagge als ihre eigene zu führen, welche besteht aus fünf einander parallelen, mit der Fahnenstange rechtwinkeligen Streifen, in folgender Reihenfolge der Farben:

roth, weiß, blau, weiß, roth, wobei der blaue Streifen doppelt so breit als jeder der anderen Streifen ist und auf weißem Grunde die Buchstaben

C. E. D.

trägt.

Art. 9. Alle Bestimmungen der Acte vom 2. November 1865, welche durch die gegenwärtige Zusatzacte nicht ausdrücklich abgeändert sind, behalten ihre volle Kraft und Wirksamkeit.

Das Schiffahrts- und Polizeireglement und der Tarif der Schiffahrtsabgaben sollen anderweit durch die Europäische Commission revidiert und mit dem durch den Berliner Vertrag geschaffenen Zustande der Dinge in Übereinstimmung gesetzt werden.

Art. 10. Die gegenwärtige Acte wird ratificiert werden.

Jeder der hohen contrahierenden Theile wird in einem einzigen Exemplare ratificieren.

Die Ratificationsurkunden werden innerhalb einer First von einem Jahre oder, wenn möglich, früher, in dem Archive der Europäischen Donaucommission niedergelegt werden.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden bevollmächtigten Delegirten die gegenwärtige Zusatzacte unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

Geschehen zu Galatz, am 28. Mai 1881 (n. St.).

Disposizioni

modificanti gli articoli 61, 80, 84, 87, 88, 91 e 151 del regolamento di navigazione e di polizia del basso Danubio.

Nell' ultima sessione della Commissione europea del Danubio vennero introdotti dei cambiamenti in alcune disposizioni del regolamento di navigazione e di polizia al basso Danubio ed in conseguenza anche delle istruzioni dell' ispettore di navigazione e del capitano di porto in Sulinà, nonchè nella tariffa dei diritti di navigazione da prelevarsi alla foce di Sulinà.

Le suddette modificazioni concernono principalmente il pilotaggio, riduzioni di tasse e la procedura in caso di contravenzione.

Il testo modificato dei rispettivi articoli che è entrato in vigore col 1° gennaio a. c. è il seguente:

Art. 61. È proibito ad ogni zattera o convoglio di legname che abbia più di nove piedi inglesi di pescaggio od una larghezza maggiore di quaranta piedi inglesi, e ad ogni convoglio di legname destinato ad uscire in mare, qualunque sieno le sue dimensioni, il navigare il braccio di Sulinà se non è rimorchiato da un battello a vapore.

In nessun caso le zattere e convogli di legname naviganti nel braccio di Sulinà potranno avere una larghezza maggiore di 50 piedi inglesi, nè una lunghezza di più di 120 piedi inglesi.

Le zattere o convogli di legname di una larghezza maggiore sono obligato d'interrompere la navigazione nel detto canale sulla requisizione degli agenti della polizia fluviale e di ridurre le loro dimensioni al limite sovra determinato senza pregiudizio dell' applicazione della multa prevista dal secondo alinea del' articolo 130 del presente regolamento.

Art. 80. Arrivati a bordo fanno conoscere ai capitani la profondità della barra e questi, dal canto loro, dichiarono ai piloti il pescaggio e la quantità del carico del loro bastimento.

La quantità del carico è dichiarato senza dilazione dai piloti al capitano del porto di Sulinà.

All' uscire dal fiume, i capitani sono obbligati di mostrare ai piloti il biglietto d' immersione nonchè il permesso di passaggio della nave, ed in generale, sia all' entrata, sia alla sortita della barra di Sulinà, sia nel corso del fiume, di fornire ai piloti tutte le indicazioni e la facilitazioni necessarie al disimpegno delle lore mansioni. (Art. 134.)

Art. 84. Indipendentemente dal corpo dei piloti incaricati di condurre i bastimenti alla barra della foce di Sulinà e diretti dal capitano di porto, vi sono due corpi speciali separati di piloti brevettati: quello dei piloti fluviali di I^a classe che lavorono nel fiume pel servizio dei bastimenti a vapore naviganti fra Sulinà e Braila; e quello dei piloti fluviali di II^a classe destinati al servizio dei bastimenti a vela, delle zattere, ecc. sotto le medesime condizione.

I piloti fluviali sono posti sotto l' autorità dell' ispettore della navigazione, il quale loro rilascia il brevetto di pilota.

Questo brevetto dev' essere vidimato ogni anno dall' ispettore, ed in mancanza di questa formalità cessa di essere valevole.

Il servizio del pilotaggio è diretto da un capo pilota che ha tre uffizi: uno a Galatz, un' altro a Braila ed un terzo a Tulcia, e da un sotto-capo pilota residente a Sulinà.

Soltanto i piloti brevettati del servizio fluviale hanno facoltà di pilotare i bastimenti durante la navigazione fra Sulinà e Braila, tanto alla montato quanto alla discesa, ma è loro proibito, salvo a quelli dei piroscafi che fanno viaggi periodici, di pilotarli alla barra della foce di Sulinà.

Sono però autorizzati ad esercitare il pilotaggio alla barra di Sulinà a richiesta dell' Autorità del porto, i piloli fluviali muniti del brevetto di pilota ausiliare fella foce. (Art. 135.)

Art. 87. I diritti di pilotaggio sono compresi nelle tasse di navigazione. I bastimenti che non pagano diritti di navigazione e che volontariamente od in virtù delle disposizioni del Regolamento prendessero un pilota, pagheranno per un pilota di I^a classe la somma fissa di 15 frc. al giorno, e per un pilota di II^a classe quella di 10 frc. al giorno durante il tempo che il pilota resterà a bordo.

Art. 88. I piloti fluviali non possono uscire dal Danubio per pilotare un battello in mare. (Art. 135.)

Art. 91. I piloti brevettati sono obbligati a denunziare sia all' Ispettore, sia al Capitano del porto di Sulinà, le contravenzioni commesse in loro presenza.

Resta proibito ai piloti fluviali d' interessarsi sia diretamente, sia indiretamente, in veruna operazione od intrapresa di allegio avente per iscopo di rimettere a galla un bastimento incagliato.

È loro proibito, sotto pena di destituzione, di accettare dal capitano una rimunerazione oltre della tassa regolamentare di pilotaggio.

Ogni capitano che avrà offerto al pilota incaricato di pilotare la sua nave una simile gratificazione, soggiaccierà ad una multa. (Art. 135.)

Art. 151. L'Ispettore della navigazione ed il Capitano del porto di Sulinà giudicano delle contravvenzioni commesse

nel distretto della loro giurisdizione contro le disposizioni del presente Regolamento, e pronunciano in prima istanza l'applicazione delle multe incorse iu ragione di questa contravvenzioni.

L'Ispettore della navigazione ed il Capitano del porto di Sulinà pronunciano sentenza dopo una istruttoria sommaria risultante dall'esame e dalla constatazione dei fatti, dalla deposizione dei testimoni, nonchè dalla dichiarazioni delle parti, che dovranno sempre venir citate, interrogate ed al bisogno sentite in via contraddittoria.

Se esse non se presentano o non inviano le loro dichiarazioni in iscritto, veranno dichiarati in contumacia, locchè verrà constatato nella sentenza.

In mancanza di un guidizio di condanna pronunciato in prima istanza, la Commissione ha la facoltà di riassumere la questione nei tre mesi dopo la dichiarazione di non farsi luogo del guidice di prima istanza, ed in tal caso, essa giudica in prima ed ultima istanza.

Se la contravvenzione è stata commesse durante un viaggio alla discesa, la notificazione della sentenza è fatta a Sulinà nella cancelleria dell' Autorità consolare o locale, dalla quale dipende la parte condannata — ed è fatta alla stessa Autorità nel porto di destinazione del bastimento allorchè la contravvenzione è stata commessa durante il viaggio alla montata; è valida anche la notificazione fatta personalmente al contravventore.

Il tenore del § 39 delle istruzioni per l'Ispettore della navigazione sul basso Danubio, viene modificato come segue:

Disposizioni

modificanti gli articoli 32, 36 e 42 del regolamento di navigazione e di polizia del basso Danubio tolte dal protocollo dd. Galatz 8 maggio 1895 No. 537 della commissione, europea del Danubio.

Il tenore degli articoli 32, 36 e 42 del regolamento di navigazione e di polizia applicabile al basso Danubio viene modificato nel mode seguente:

Articolo 32.

Nessun bastimento può dirigersi traverso alla rotta seguita da un altro bastimento in maniera da impedirlo nella sua corsa.

Allorchè un bastimento risalendo il fiume si trova esposto ad incontrare un bastimento che naviga alla discesa in un punto che non offra larghezza sufficente, deve arrestarsi al disotto del passaggio sino a che l'altro lo labia oltrepassato. Se il bastimento che risale è già inoltrato nel passaggio al momento dell'incontro, il bastimento che discende è obbligato di arrestarsi al disopra sino a che la via sia libera. (Art. 129.)

Articolo 36.

Allorchè un bastimento a vapore vuol oltrepassare un altro bastimento a vapore che naviga nella stessa direzione, gliene fa il segnale, avanti di essere artivato a piccola distanza, con cinque tocchi di fischio, ed agitando una bandiera ad asta sul castello di prora o issando a mezz' asta una bandiera bleu durante il giorno, ovvero un fanale acceso a vetro bianco, durante la notte. A questi segnali il bastimento che naviga avanti si scosta a sinistra e dà passaggio all' altro bastimento il quale prende la destra; appena il bastimento che segue trovasi alla distanza di mezza lunghezza di bastimento da quello che lo precede o dalla coda del convoglio da esso rimorchiato, quest' ultimo deve rallentare la sua corsa sino a che lo abbia oltrepassato. (Art. 129.)

Articolo 42.

I capitani o conduttori di rimorchiatori, che nagia con convoglio o senza, sono obbligato all' osservanza di tutte le disposizioni che procedono; devono specialmente conformarsi alle prescrizioni degli articoli 36, 37 e 38, allorchè un convoglio vuole oltrepassare un altro; fuori di questo caso, due convogli non possono giammai trovarsi a lato uno dell' altro, sia all' ancoraggio, sia nel corso del viaggio.

Nel caso d' incontro con bastimenti a vela od a vapore che facciano via in senso contrario, il rimochiatore, se risale il fiume, ha la facoltà di allontanarsi dalle prescrizioni dello Articolo 34, per tenersi fuori della corrente se può farlo senza pericolo per i bastimenti incontrati.

Il rimorchiatore è obbligato d' altronde, se si serve di questa facoltà, a fare i segnali prescriti dai precedenti articoli 34 e 37.

I rimochiatori devono munirsi d' un albero dell' altezza di metri 15, misurati dal livello dell' acqua, ed issare alla testa di quest' albero durante il giorno e navigando con convoglio, una bandiera rettangolare bleu cupo di sei piedi di larghezza e quattro di altezza. (Art. 129.)

Ad Artikel „Staatsdienstbarkeiten“.

Auszug aus dem Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Russland und der Türkei.

Geschlossen zu Berlin am 13. Juli 1878 (R. G. Bl. VIII, 1879).

Art. XXV. Die Provinzen Bosnien und Hercegovina werden von Österreich-Ungarn besetzt und verwaltet werden. Da die österreichisch-ungarische Regierung nicht wünscht, die Verwaltung des Sandschaks von Novi-Bazar, welches sich zwischen Serbien und Montenegro in südöstlicher Richtung bis über Mitrovitza hinaus erstreckt, auf sich zu nehmen, wird die ottomanische Verwaltung dort weiter in Wirksamkeit verbleiben. Nichtsdestoweniger behält sich Österreich-Ungarn, um die Aufrechthaltung des neuen politischen Zustandes, ebenso wie die Freiheit und Sicherheit der Communicationswege zu sichern, das Recht vor, im ganzen Umfange dieses Theiles des ehemaligen Vilajets von Bosnien Garnisonen zu halten und militärische, sowie Handelsstraßen zu besitzen.

Zu diesem Zwecke behalten sich die Regierungen von Österreich-Ungarn und der Türkei eine weitere Verständigung über die Details vor.

Art. XXVI. Die Unabhängigkeit Montenegros wird von der hohen Pforte und von allen jenen hohen vertragschließenden Theilen anerkannt, welche sie bis jetzt noch nicht zugegeben hatten.

Art. XXVIII. Die neuen Grenzen Montenegros sind folgendermaßen festgestellt worden:

Die neue Grenze durchschneidet den See (von Scutari) bei dem Inselchen Gorica-Topal, geht von Gorica-Topal aus

gerade auf die Höhe des Kammes zu, folgt dann der Wasserscheide zwischen Megured und Kalimed und trifft, indem sie Mrkovič bei Montenegro belässt, das adriatische Meer bei V. Kruči.

Im Nordwesten bildet eine Linie die Grenze, welche von der Küste ausgehend zwischen den Dörfern Šušana und Zubci durchläuft und an dem äußersten südöstlichen Punkte der Grenze von Montenegro an der Vrsuta-Planina endet.

Art. XXIX. Antivari und seine Küste kommen unter folgenden Bedingungen an Montenegro:

Die, nach der obigen Grenzbestimmung, südlich von diesem Territorium gelegenen Gegenden werden bis zur Bojana, mit Einschluss von Dulcigno, an die Türkei zurückgegeben.

Die Gemeinde Spizza wird bis zur nördlichen Grenze des in der genauen Beschreibung der Grenzlinie angegebenen Territoriums Dalmatien einverleibt.

Montenegro wird auf der Bojana vollständige und freie Schiffahrt haben. Fortificationen dürfen am Laufe dieses Flusses nicht errichtet werden, ausgenommen solche, welche für die Localvertheidigung von Scutari nothwendig sein sollten, doch können sich diese nicht über eine Entfernung von sechs Kilometern von der Stadt erstrecken.

Montenegro darf weder Kriegsschiffe haben, noch eine Kriegsflagge führen.

Der Hafen von Antivari und alle zu Montenegro gehörigen Gewässer bleiben den Kriegsschiffen aller Nationen geschlossen.

Die zwischen dem See und dem Ufer auf montenegrinischem Gebiete gelegenen Fortificationen müssen geschleift und es dürfen in dieser Zone keine neuen errichtet werden.

Die Hafen- und Gesundheitspolizei sowohl in Antivari als längs der Küste von Montenegro wird durch Österreich-Ungarn vermittelst leichter Küstenwachtschiffe ausgeübt.

Montenegro nimmt die für Dalmatien geltenden Seegesetze an. Seinerseits verpflichtet sich Österreich-Ungarn, der montenegrinischen Handelsflagge seinen Consularschutz zu Theil werden zu lassen.

---

3. Normalverordnung vom 23. Mai 1880 $\frac{\text{P. K.}}{\text{M. S.}}$ 749,

betreffend die montenegrinische Handelsflagge.

Nach einer durch das k. und k. Ministerium des Äußern anhergelangten Mittheilung wurde von der fürstlich montenegrinischen Regierung für deren nationale Handelsschiffe die nachstehend beschriebene Flagge eingeführt:

Die Flagge bildet ein Rechteck, welches der Länge nach in drei gleichbreite Felder getheilt ist. Die Farbe des obern und untern Feldes ist roth, jene des Mittelfeldes weiß.

In der dem Leicke zugekehrten Ecke des oberen rothen Feldes befindet sich ein weißes Kreuz.

Ad Artikel „Naturalisation".

Staatsvertrag (Auswanderungs-Cartel) mit den Vereinigten Staaten Nordamerikas vom 20. September 1870.

Art. I. Staatsbürger der österreichisch - ungarischen Monarchie, welche sich ununterbrochen durch wenigstens fünf Jahre in den Vereinigten Staaten von Amerika aufgehalten haben und während dieses Aufenthaltes naturalisierte Bürger der Vereinigten Staaten geworden sind, sollen von der Regierung Österreichs und Ungarns als amerikanische Bürger angesehen und als solche behandelt werden. Umgekehrt sollen Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika, welche sich ununterbrochen durch wenigstens fünf Jahre in den Staatsgebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie aufgehalten haben und während dieses Aufenthaltes Staatsbürger der österreichischen Monarchie geworden sind, von den Vereinigten Staaten als österreichische oder ungarische Staatsbürger angesehen und als solche behandelt werden. Die bloße Erklärung der Absicht, Staatsangehöriger des einen oder des anderen Landes zu werden, soll für keinen Theil die Wirkung der Naturalisation haben.

Art. II. Ein naturalisierter Staatsangehöriger des einen Theiles bleibt bei seiner Rückkehr in das Gebiet des anderen Theiles für eine vor seiner Auswanderung begangene, nach den Gesetzen seines ursprünglichen Vaterlandes strafbare Handlung der Untersuchung und Bestrafung unterworfen, soferne nicht nach den bezüglichen Gesetzen seines ursprünglichen Vaterlandes Verjährung oder sonstige Straflosigkeit eingetreten ist. Namentlich soll ein nach Artikel I

als amerikanischer Staatsbürger zu erachtender früherer Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie nach den daselbst bestehenden Gesetzen wegen Nichterfüllung der Wehrpflicht zur Untersuchung und Strafe gezogen werden können:

1. wenn er ausgewandert ist, nachdem er bei der Aushebung der Wehrpflichtigen bereits als Recrut zum Dienste im stehenden Heere herangezogen war;

2. wenn er ausgewandert ist, während er im Dienste bei den Fahnen stand oder nur auf bestimmte Zeit beurlaubt war;

3. wenn er als auf unbestimmte Zeit Beurlaubter oder Reserve- oder Landwehrmann ausgewandert ist, nachdem er bereits eine Einberufungs-Ordre erhalten oder nachdem bereits eine öffentliche Aufforderung zur Stellung erlassen oder der Krieg ausgebrochen war. Dagegen soll ein in den Vereinigten Staaten naturalisierter früherer Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie, welcher sich bei oder nach seiner Auswanderung durch andere als die in Ziffer 1), 2) und 3) bezeichneten Handlungen oder Unterlassungen gegen die gesetzlichen Bestimmungen über die Wehrpflicht vergangen hat, bei seiner Rückkehr in sein ursprüngliches Vaterland weder nachträglich zum Kriegsdienste herangezogen, noch wegen Nichterfüllung seiner Wehrpflicht zur Untersuchung und Strafe gezogen werden.

Art. III. Der Vertrag über die wechselseitige Auslieferung von, der Strafjustiz durch die Flucht sich entziehenden Verbrechern, welcher zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits am 3. Juli 1856 abgeschlossen worden ist, sowie die am 8. Mai 1848 unterzeichnete Additional-Convention zu dem zwischen denselben Regierungen abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrage vom 27. August 1829, und namentlich die Bestimmungen des Artikel IV dieser Additional-Convention über die Auslieferung der Deserteure von den Kriegs- und Handelsschiffen, bleiben unverändert fortbestehen.

Art. IV. Derjenige, welcher aus dem einen Staate ausgewandert und nach Artikel I als Angehöriger des anderen Staates zu erachten ist, soll bei etwaiger Rückkehr in sein

früheres Vaterland nicht angehalten werden können, in die alte Staatsangehörigkeit zurückzutreten. Wenn er dieselbe mit seinem Willen jedoch wieder erwirbt und auf sein durch Naturalisation erworbenes Staatsbürgerrecht wieder verzichtet, so soll ein solcher Verzicht zulässig und soll für die Anerkennung der Wiedererwerbung des Staatsbürgerrechtes im ursprünglichen Heimatsstaate eine gewisse Dauer des Aufenthaltes in diesem Staate nicht erforderlich sein.

Art. V. Der gegenwärtige Vertrag tritt sofort nach Austausch der Ratificationen in Kraft und hat für zehn Jahre Giltigkeit.

Wenn kein Theil dem anderen sechs Monate vor dem Ablaufe dieser zehn Jahre Mittheilung von seiner Absicht macht, denselben alsdann aufzuheben, so soll er ferner in Kraft bleiben bis zum Ablauf von zwölf Monaten, nachdem einer der contrahierenden Theile dem anderen von einer solchen Absicht Kenntnis gegeben.

Art. VI. Die gegenwärtige Convention soll von Seiner Majestät dem Kaiser von Österreich und König von Ungarn nach eingeholter verfassungsmäßiger Zustimmung der beiden Gesetzgebungen der österreichisch-ungarischen Monarchie und von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten mit dem Rathe und unter Zustimmung des Senates der Vereinigten Staaten ratificiert und die Ratificationen zu Wien innerhalb zwölf Monaten vom Datum derselben ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Übereinkunft sowohl in deutscher als in englischer Sprache unterzeichnet und derselben ihr Insiegel beigesetzt.

So geschehen in Wien, den zwanzigsten September im Jahre des Herrn Eintausend achthundert und siebenzig, im zweiundzwanzigsten Jahre der Regierung Seiner kaiserlich. und königlich. Apostolischen Majestät und im fünfundneunzigsten Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika.

Ad Artikel „Consuln“.

Consular-Staatsvertrag mit Frankreich vom 11. December 1866.

Art. I. Jedem der hohen vertragenden Theile wird es freistehen, Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten in den Häfen und Handelsplätzen des andern Theiles, die überseeischen Besitzungen und die Colonien einbegriffen, zu bestellen, unter Vorbehalt jedoch des Rechtes, jene Orte hievon auszunehmen, wo ihnen solches angemessen erscheinen wird, vorausgesetzt, dass dieser Vorbehalt allen Mächten gegenüber gleichmäßig Anwendung findet.

Die den Bestimmungen dieses Artikels gemäß in einem oder dem andern der beiden Länder angestellten Generalconsuln und Consuln dürfen die ihnen durch gegenwärtige Convention zuerkannten Befugnisse im ganzen Umkreise des Gouvernements oder Bezirkes ausüben, in dessen Hauptorte sie residieren.

Die besagten Beamten oder Agenten werden auf die, in Gemäßheit der in den gegenseitigen Ländern bestehenden Vorschriften und Förmlichkeiten geschehene Vorweisung ihrer Bestallungen, gegenseitig zugelassen und anerkannt.

Das zur freien Ausübung ihrer Functionen erforderliche Exequatur wird ihnen kostenfrei ausgefolgt, und auf Vorweisung des besagten Exequaturs wird die Oberbehörde des Ortes ihres Amtssitzes unverzüglich die nöthigen Vorkehrungen treffen, um ihnen die Ausübung der Obliegenheiten ihres Amtes und den Genuss der mit demselben verbundenen Rechte, Vorrechte und Freiheiten zu ermöglichen.

Art. II. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und ihre Kanzler genießen, wenn sie Unterthanen des sie ernen-

nenden Staates sind, die Befreiung von den vom Staate oder den Gemeinden auferlegten Militäreinquartierungen und Contributionen, sowie directen, Personal-, Mobiliar- und Luxussteuern, vorausgesetzt, dass sie kein unbewegliches Eigenthum besitzen und weder Handel treiben, noch ein industrielles Geschäft ausüben, in welchen Fällen sie denselben Abgaben, Lasten und Auflagen unterworfen sind, wie andere Private.

Sie genießen überdies der persönlichen Immunität, ausgenommen bezüglich der durch die Gesetzgebung des Landes als Verbrechen bezeichneten Handlungen. Wenn sie Kaufleute sind, kann die persönliche Haft gegen sie nur wegen Handels-, nicht aber wegen civilrechtlicher Angelegenheiten in Anwendung kommen.

Art. III. Die Generalconsuln, Consuln und ihre Kanzler, sowie die Viceconsuln und Consularagenten können, wenn sie Unterthanen des sie ernennenden Staates sind, nicht als Zeugen vor Gericht vorgeladen werden.

Wenn die Localgerichtsbehörde die Abgabe einer gerichtlichen Aussage von ihnen für nöthig erachtet, so wird sie sich in ihre Wohnung begeben, um dieselbe mündlich zu vernehmen oder zu diesem Zwecke einen competenten Beamten dahin abordnen, oder eine schriftliche Erklärung von ihnen abverlangen.

Art. IV. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten dürfen über dem äußeren Eingange des Consulats das Wappenschild ihrer Nation mit der Aufschrift: „. . . . Consulat, Viceconsulat oder Consularagentie“ anbringen.

Es ist ihnen ferner gestattet, an Tagen öffentlicher Feierlichkeiten oder bei anderen Gelegenheiten, wo es üblich ist, die Flagge ihres Landes auf dem Consulatsgebäude aufzuziehen, wofern sie nicht in der Stadt residieren, wo die Botschaft ihres Souveräns sich befindet.

Sie können desgleichen ihre Flagge auf dem Schiffe aufhissen, dessen sie sich in Ausübung ihrer Functionen zu Fahrten im Hafen bedienen.

Art. V. Die Consulatsarchive sind jederzeit unverletzlich, und es ist den Localbehörden unter keinem Vorwande

die Durchsuchung oder Beschlagnahme der dazu gehörigen Papiere gestattet.

Art. VI. Im Falle der Verhinderung, der Abwesenheit oder Ablebens der Generalconsuln, Consuln oder Viceconsuln werden jene Consulareleven, Kanzler und Secretäre, welche schon früher in der genannten Eigenschaft den betreffenden Behörden vorgestellt worden sind, ohneweiters zur Ausübung der Consularfunctionen zugelassen, und genießen während dieser Zeit die, laut gegenwärtiger Convention mit denselben verbundenen Freiheiten und Vorrechte.

Art. VII. Die Generalconsuln und Consuln können, vorbehaltlich der Genehmigung der Territorial-Regierung, Viceconsuln und Consularagenten in den Städten, Häfen und Ortschaften ihres Consulatsbezirkes ernennen.

Diese Viceconsuln und Consularagenten können ohne Unterschied aus Unterthanen beider Länder, wie aus Ausländern gewählt werden, und sind mit einem vom ernennenden Consul, unter dessen Befehlen sie zu stehen haben, ausgestellten Ernennungsdecret zu versehen. Sie genießen die durch gegenwärtige Convention festgestellten Vorrechte und Freiheiten. Jenen Viceconsuln jedoch, welche nicht Unterthanen des sie ernennenden Staates sind, und den Consularagenten werden die durch den Art. II bestimmten Freiheiten und Immunitäten nicht zugestanden.

Art. VIII. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten der beiden Staaten können in Ausübung der ihnen zustehenden Amtsbefugnisse sich an die Behörden ihres Amtsbezirkes wenden, um gegen jede Verletzung der zwischen beiden Ländern bestehenden Tractate oder Conventionen und gegen jede Beeinträchtigung, über welche ihre Staatsangehörigen Klage zu erheben hätten, zu reclamieren. Im Falle, dass auf ihre Reclamationen von den genannten Behörden nicht eingegangen würde, steht es ihnen frei, im Abgange eines diplomatischen Vertreters sich an die Regierung des Landes, wo sie residieren, zu wenden.

Art. IX. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten beider Staaten, sowie auch ihre Kanzler, haben das Recht, in ihren Kanzleien, in der Wohnung der

Parteien und am Bord der Schiffe ihrer Staatsangehörigen, die von den Capitänen, den Leuten der Mannschaft, den Passagieren, Handelsleuten und allen Unterthanen ihres Landes etwa abzugebenden Declarationen entgegenzunehmen.

Ebenso sind sie ermächtigt, entgegenzunehmen:

1. Die letztwilligen Verfügungen ihrer Staatsangehörigen und alle sonstigen dieselben betreffenden civilrechtlichen Acten, denen authentische Form gegeben werden will.

2. Die einfachen, zwischen einem oder mehreren ihrer Staatsangehörigen und anderen Personen des Landes, wo sie residieren, errichteten Vertragsurkunden. Diese Urkunden werden vor den Gerichten beider Länder dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie vor den competenten öffentlichen Functionären in einem oder dem anderen der beiden Länder errichtet worden wären.

Die beiderseitigen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten können die Übersetzung und Legalisierung der von den Behörden oder Functionären ihres Landes ausgehenden Urkunden jeder Art vornehmen, und es sollen solche Übersetzungen im Lande, wo sie residieren, dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie von dem beeideten Dolmetschen des Landes angefertigt worden wären.

Art. X. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten dürfen sich an Bord der Schiffe ihrer Staatsangehörigen, nachdem selbe zur freien Pratica zugelassen sind, entweder in eigener Person begeben oder Delegierte dahin senden, den Capitän und die Mannschaft vernehmen, die Schiffspapiere prüfen, die Aussagen über ihre Reise, Bestimmung und die Zwischenfälle der Fahrt entgegennehmen; die Manifeste (Ladungsverzeichnisse) ausfertigen und die Expedition ihrer Schiffe fördern, endlich sie vor die Gerichte und zu den Administrativbehörden des Landes begleiten, um ihnen bei den Geschäften, welche sie betreiben, oder bei den Ansuchen, welche sie zu stellen haben, als Dolmetscher und Sachwalter zu dienen, mit Ausnahme jener Fälle, welche in den Handelsgesetzen beider Länder vorgesehen sind, deren Vorschriften durch die vorstehende Bestimmung nicht beeinträchtigt werden sollen.

Die Gerichtsbeamten und die Beamten und Organe des Zollamtes des Landes dürfen in keinem Falle Visitationen oder Durchsuchungen am Bord der Handelsschiffe vornehmen, ohne hievon vorläufig der Consularbehörde der Nation, welcher diese Schiffe angehören, Kenntnis gegeben zu haben, damit dieselbe der Visitation beiwohnen könne. Sie werden desgleichen die Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten rechtzeitig verständigen, damit dieselben den von den Capitänen und den Mannschaften vor den Gerichten und den localen Verwaltungsbehörden abzugebenden Erklärungen beiwohnen, um auf diese Weise jeden Irrthum oder jede falsche Auslegung, welche die richtige Handhabung der Justiz beeinträchtigen könnte, zu vermeiden.

Die zu diesem Zwecke an die Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten zu richtende Einladung soll eine genaue Angabe der Stunde enthalten, und falls sie versäumen persönlich zu erscheinen, oder sich durch einen Delegierten vertreten zu lassen, wird in ihrer Abwesenheit vorgegangen werden.

Art. XI. Die Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten sind ausschließlich mit der Aufrechthaltung der inneren Ordnung an Bord der Schiffe ihrer Nation beauftragt. Sie werden demzufolge die zwischen den Capitänen, den Schiffsofficieren und den Matrosen entstandenen Streitigkeiten jeder Art, insbesondere aber diejenigen, welche sich auf die Löhnung und Erfüllung gegenseitig eingegangener Verbindlichkeiten beziehen, zu schlichten haben.

Ein Einschreiten der Localbehörde darf nur dann stattfinden, wenn die an Bord der Schiffe vorgefallenen Unordnungen derart sind, die Ruhe und öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen zu stören, oder wenn ein Landesangehöriger, oder ein nicht zur Schiffsmannschaft gehöriges Individuum dabei betheiligt ist.

In allen anderen Fällen werden die obgedachten Behörden sich darauf beschränken, den Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten auf deren Verlangen allen Beistand zu leisten, um die Verhaftung jedes in die Musterrolle eingetragenen Individuums und dessen Rücksendung an Bord oder provisorische Abführung in das Gefängnis zu veranlassen,

so oft dieses aus was immer für einen Grund den besagten Functionären angemessen erscheint.

Art. XII. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten können diejenigen Seeleute, sowie jede andere aus was immer für einem Titel zur Mannschaft der Schiffe ihrer Nation gehörende Person, welche auf dem Gebiete des einen der hohen vertragenden Theile desertiert sind, verhaften und entweder an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen.

Zu diesem Ende werden sie sich schriftlich an die competenten Localbehörden zu wenden und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, oder, falls das Schiff abgegangen, einer authentischen Abschrift dieser Urkunden, den Nachweis zu führen haben, dass die reclamierten Individuen wirklich zur Schiffsmannschaft gehörten.

Auf das dergestalt begründete Ersuchen darf die Übergabe der Deserteurs nicht verweigert werden.

Es soll überdies den genannten Consularbehörden jede Hilfeleistung und jeder Beistand zur Erforschung und Anhaltung der Deserteurs gewährt werden, und sind diese in die Gefängnisse des Landes abzuführen und auf Verlangen und Kosten der Consularbehörde so lange in Gewahrsam zu halten, bis dieselbe Gelegenheit zu ihrer Absendung gefunden hat.

Die Dauer dieser Gefangenhaltung darf zwei Monate nicht überschreiten, nach deren Ablauf und über eine drei Tage vorher erfolgte Verständigung des Consuls der Verhaftete in Freiheit gesetzt wird, welcher aus demselben Grunde nicht abermals verhaftet werden darf.

Hat jedoch der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung verübt, so steht es der Localbehörde frei, die Auslieferung aufzuschieben, bis das gerichtliche Urtheil gefällt und vollständig vollzogen worden ist.

Die hohen vertragenden Theile haben sich dahin geeiniget, dass Seeleute oder andere Individuen der Schiffsmannschaft, welche Unterthanen des Landes sind, wo die Desertion stattfindet, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Art. XIII. In allen Fällen, wo nicht ein zwischen den Rhedern, Befrachtern und Assecuranten getroffenes Überein-

kommen entgegensteht, werden die Havarien, welche Schiffe beider Länder auf der See erlitten haben — dieselben mögen in die beiderseitigen Häfen freiwillig einlaufen oder daselbst gezwungen beilegen — durch die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten ihrer Nation geregelt, wofern nicht Unterthanen des Landes, wo die genannten Functionäre residieren, oder Unterthanen einer dritten Macht bei den Havarien betheiligt sind. In diesem Falle und in Ermanglung eines gütlichen Vergleiches zwischen allen Betheiligten hat die Regelung der Havarien durch die Localbehörde stattzufinden.

Art. XIV. Wenn ein der Regierung oder Unterthanen des einen der hohen vertragenden Theile gehörendes Schiff im Küstengebiete des andern scheitert oder strandet, werden die Localbehörden den Vorfall zur Kenntnis des Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consularagenten des Amtsbezirkes, oder in dessen Abgange zur Kenntnis des dem Orte des Unfalles zunächst befindlichen Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consularagenten bringen.

Alle auf die Bergung französischer, in Gewässern des österreichischen Gebietes gescheiterter oder gestrandeter Schiffe bezüglichen Operationen sollen unter der Leitung der französischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten stattfinden; hingegen werden alle Operationen zur Bergung österreichischer, in Gewässern des französischen Gebietes gescheiterter oder gestrandeter Schiffe von den österreichischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten geleitet.

Das Einschreiten der Localbehörde findet in beiden Ländern nur statt, um die Consularbehörde zu unterstützen, die Ordnung aufrechtzuhalten, die Interessen der nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Berger zu wahren, und die Vollziehung der hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr der geborgenen Güter zu befolgenden Vorschriften sicherzustellen.

In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten, oder des zu diesem Ende von ihnen bestellten Abgeordneten, haben die Localbehörden alle erforderlichen Vorkehrungen zum Schutze der Personen und zur Erhaltung der Gegenstände zu treffen, welche aus dem Schiffbruche gerettet worden sind.

Aus dem Einschreiten der Localbehörden in diesen verschiedenen Fällen soll kein Anlass zur Einhebung von irgend welchen Kostenbeträgen genommen werden, mit Ausnahme jener Kosten, welche die Operationen des Bergens und die Bewahrung der geborgenen Gegenstände erfordert haben, sowie derjenigen, welche im gleichen Falle die einheimischen Schiffe zu tragen hätten.

Im Falle eines Zweifels über die Nationalität der gescheiterten Schiffe gehören die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Anordnungen zur ausschließlichen Competenz der Localbehörde.

Die hohen vertragenden Theile haben sich außerdem dahin geeinigt, dass die geborgenen Güter und Effecten, wofern sie nicht zur Consumtion im Lande bestimmt werden, keinerlei Zollgebüren unterliegen.

Art. XV. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, sowie die Consulareleven oder Kanzler, genießen in beiden Ländern alle jene Befreiungen, Prärogativen, Immunitäten und Privilegien, welche den Functionären gleicher Kategorie der meistbegünstigten Nation zugestanden werden.

Art. XVI. Gegenwärtige Convention soll gleichzeitig mit dem zwischen den hohen vertragenden Theilen am heutigen Tage abgeschlossenen Handelsvertrage in Kraft treten und mit demselben gleiche Dauer haben.

Art. XVII. Die Ratificationsurkunden der gegenwärtigen Convention sollen in Wien zugleich mit jenen des vorbesagten Handelsvertrages ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten gegenwärtige Convention unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Wien, in doppelter Ausfertigung, den 11. December im Jahre des Heils 1866.

Erklärung der österreichisch-ungarischen und der französischen Regierung vom 5. Jänner 1879,

betreffend die Verlängerung des Schiffahrts-, Consular-, Verlassenschafts- und literarischen Vertrages vom 11. December 1866.

Erklärung.

Der Schiffahrtsvertrag, die Consularconvention, die Convention über die Behandlung der in einem der beiden Staaten hinterbliebenen Verlassenschaften der Unterthanen des anderen Staates, die Convention zum Schutze des Autorrechtes an Werken der Literatur und Kunst, welche am 11. December 1866 zwischen Frankreich und Österreich-Ungarn abgeschlossen worden sind, verbleiben in Kraft bis zum Abschlusse einer neuen Handelsvereinbarung oder bis zum Ablaufe des auf die Kündigung des erwähnten Vertrages oder der erwähnten Conventionen seitens einer der beiden Regierungen folgenden Jahres.

Urkund dessen haben die dazu gehörig ermächtigten Unterfertigten die gegenwärtige Erklärung unterzeichnet, und derselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Wien am 5. Jänner 1879.

---

10. Consularconvention vom 11. Juli 1870

zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Art. I. Jedem der hohen vertragenden Theile wird es freistehen, Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theiles zu bestellen, mit Ausnahme jener Orte, wo es ihnen nicht angemessen erscheinen sollte, solche Functionäre anzuerkennen; diese Ausnahme soll jedoch nicht auf einen der vertragenden Theile angewendet werden können, ohne allen anderen Mächten gegenüber gleichmäßig Anwendung zu finden.

Die den Bestimmungen dieses Artikels gemäß in einem oder dem anderen der beiden Länder angestellten und in Amtsfunction getretenen Generalconsuln, Consuln und Consularbeamten dürfen die ihnen durch gegenwärtige Convention zuerkannten Befugnisse im ganzen Umkreise des Bezirkes ausüben, für welchen sie namentlich ernannt wurden.

Die besagten Beamten werden auf die in Gemäßheit der in den gegenseitigen Ländern bestehenden Vorschriften und Förmlichkeiten geschehene Vorweisung ihrer Bestallungen gegenseitig zugelassen und anerkannt.

Das zur freien Ausübung ihrer Functionen erforderliche Exequatur wird ihnen kostenfrei ausgefertigt und gegen die Vorweisung des Exequaturs sollen dieselben sofort und unbeanständet von den am Amtssitze der Consular-Functionäre oder in ihrem Amtsbezirke befindlichen Hafen-, Stadt- oder Ortsbehörden, dieselben mögen Behörden des Bundes oder des Staates, Gerichts- oder Vollzugsbehörden sein, zum Genusse der gegenseitig zugesicherten Vorrechte zugelassen werden.

Art. II. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, deren Kanzler und Consularbeamten genießen, wenn sie Bürger des sie ernennenden Staates sind, die Befreiung von dem vom Bunde, einem Staate oder den Gemeinden auferlegten Militäreinquartierungen und Contributionen, vom Dienste in der Miliz oder der Nationalgarde und von anderen Pflichten ähnlicher Art, dann von allen directen und persönlichen Bundes-, Staats- oder Gemeindesteuern, vorausgesetzt, dass sie kein unbewegliches Eigenthum besitzen und weder Handel treiben, noch ein industrielles Geschäft ausüben. Wenn sie aber nicht Staatsbürger des sie anstellenden Staates sind, oder wenn sie Bürger des Staates sind, in welchem sie residieren oder wenn sie daselbst unbewegliches Eigenthum besitzen, oder irgend ein Geschäft betreiben, welches nach den Landesgesetzen einer Besteuerung unterliegt, sollen sie denselben Abgaben, Lasten und Auflagen, wie andere Private unterworfen sein.

Sie genießen überdies die persönliche Immunität, ausgenommen bezüglich der durch die Gesetze des Landes, in welchem sie residieren, als Verbrechen bezeichneten Handlungen.

Wenn sie Kaufleute sind, kann die persönliche Haft gegen sie nur wegen Handelsverbindlichkeiten, und dann nur im Einklange mit den für Jedermann geltenden allgemeinen Gesetzen in Anwendung kommen.

Art. III. Die Generalconsuln, Consuln und ihre Kanzler, Viceconsuln und Consularbeamten dürfen, wenn sie Bürger des Staates sind, der sie ernennt, zum Erscheinen vor Gericht nicht vorgeladen werden, ausgenommen, wenn in Gemäßheit der Gesetzgebung das Zeugnis eines Consuls zur Vertheidigung einer Person erforderlich ist, welche eines Verbrechens angeklagt ist.

Außer diesen Fällen wird die Localgerichtsbehörde, wenn sie die Abgabe einer gerichtlichen Aussage für nöthig hält, sich in ihre Wohnung begeben, um dieselben mündlich zu vernehmen oder zu diesem Zwecke einen competenten Beamten dahin abordnen oder eine schriftliche Erklärung von ihnen abverlangen.

Art. IV. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten dürfen über dem äußeren bezüglichen Eingange des Consulatamtes das Wappenschild ihrer Nation je nachdem mit der Aufschrift: „Generalconsulat", „Consulat", „Viceconsulat" oder „Consularagentie" anbringen.

Es ist ihnen ferner gestattet, die Flagge ihres Landes auf dem Consulatsgebäude aufzuziehen, wofern sie nicht in der Stadt residieren, wo die Gesandtschaft ihrer Regierung sich befindet.

Sie können desgleichen ihre Flagge auf dem Schiffe aufhissen, dessen sie sich in Ausübung ihrer Functionen zu Fahrten im Hafen bedienen.

Art. V. Die Consulararchive sind jederzeit unverletzlich, und es ist den Localbehörden unter keinem Vorwande die Durchsuchung oder Beschlagnahme der dazugehörigen Papiere gestattet.

Art. VI. Im Falle der Verhinderung, der Abwesenheit oder des Ablebens der Generalconsuln, Consuln oder Viceconsuln, werden jene Consulareleven, Kanzler und Secretäre, welche schon früher in der genannten Eigenschaft den betreffenden Behörden in Österreich-Ungarn oder in den Vereinigten Staaten vorgestellt worden sind, ohne weiteres zur Ausübung der Consulatsfunctionen zugelassen, und genießen

während dieser Zeit die laut gegenwärtiger Convention ihnen übertragenen Freiheiten und Vorrechte.

Art. VII. Die Generalconsuln und Consuln können, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung des Landes, wo sie residieren, Viceconsuln und Consularagenten in den Städten, Häfen und Ortschaften ihres Consularbezirkes ernennen.

Die Viceconsuln und Consularagenten können ohne Unterschied aus Staatsbürgern beider Länder, wie aus Ausländern gewählt werden, und sind mit einem vom ernennenden Consul, unter dessen Befehlen sie zu stehen haben, ausgestellten Ernennungsdecret zu versehen.

Sie sollen die durch gegenwärtige Convention festgestellten Vorrechte und Freiheiten genießen.

Jenen Viceconsuln und Consularagenten jedoch, welche nicht Unterthanen des sie ernennenden Staates sind, werden die durch den Artikel II bestimmten Freiheiten und Immunitäten nicht zugestanden.

Art. VIII. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten der beiden Staaten können in Ausübung der ihnen zustehenden Amtsbefugnisse an die Behörden ihres Amtsbezirkes, dieselben mögen Bundes- oder Staats-, Gerichts- oder Vollzugsbehörden sein, im Falle einer jeden Verletzung der zwischen beiden Ländern bestehenden Tractate oder Conventionen, oder zum Schutze der Rechte ihrer Staatsangehörigen sich wenden.

Im Falle, dass auf ihre Reclamationen von den genannten Behörden nicht eingegangen würde, steht es ihnen frei, im Abgange eines diplomatischen Vertreters ihres Landes, sich an die Staats- und Bundesregierung des Landes, wo sie residieren, zu wenden.

Art. IX. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten beider Staaten, sowie auch ihre Kanzler, haben das Recht, in ihren Kanzleien, in der Wohnung der Parteien oder an Bord der Schiffe, die von den Kapitänen, der Mannschaft der Schiffe ihrer Nation, den Passagieren, Handelsleuten und allen Staatsangehörigen ihres Landes etwa abzugebenden Declarationen entgegenzunehmen.

Ebenso sind sie in Gemäßheit der Gesetze und der Vorschriften ihres Landes ermächtigt, entgegenzunehmen und zu beglaubigen:

1. die letztwilligen Verfügungen ihrer Staatsangehörigen und alle sonstigen, dieselben betreffenden civilrechtlichen Acte und Übereinkommen, denen eine authentische Form gegeben, und welche beglaubigt werden sollen;

2. die zwischen ihren Staatsangehörigen und Bewohnern des Landes, wo sie residieren, errichteten Vertragsurkunden.

Alle diese Verträge und Urkunden, sowie deren Abschriften, sollen, wenn sie von solchen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten gehörig beglaubigt und mit ihren Amtssiegeln versehen sind, von den Gerichten je nach Beschaffenheit des Falles als gesetzliche Urkunden, oder als beglaubigte Abschriften entgegengenommen werden und dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie von den competenten öffentlichen Functionären des einen oder des andern der beiden Länder errichtet worden wären.

Die beiderseitigen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten können die Übersetzung und Legalisierung der von den Behörden oder Functionären ihres Landes ausgehenden Urkunden jeder Art vornehmen, und es sollen solche Übersetzungen im Lande, wo sie residieren, dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie von den beeideten Dolmetschern des Landes angefertigt worden wären.

Art. X. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten dürfen sich an Bord der Schiffe ihrer Staatsangehörigen, nachdem dieselben zur freien Gemeinschaft (Pratica) zugelassen sind, entweder in eigener Person begeben, oder Delegierte dahin senden, den Kapitän und die Mannschaft vernehmen, die Schiffspapiere prüfen, die Aussagen über ihre Reise, Bestimmung und die Zwischenfälle der Fahrt entgegennehmen, die Manifeste (Ladungsverzeichnisse) ausfertigen, und die Expedition ihrer Schiffe fördern, endlich die fraglichen Kapitäne und Mannschaften vor die Gerichte und zu den Administrativbehörden des Landes begleiten, um ihnen bei den Geschäften, welche sie betreiben, oder bei den Ansuchen, welche sie zu stellen haben, als Dolmetscher und Sachverwalter zu dienen.

Die Gerichtsbeamten und die Beamten und Organe des Zollamtes dürfen in keinem Falle Visitationen oder Durchsuchungen an Bord der Handelsschiffe vornehmen, ohne hievon vorläufig der Consularbehörde der Nation, welcher diese Schiffe angehören, Kenntnis gegeben zu haben, damit dieselben der Visitation beiwohnen können.

Sie werden desgleichen die Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten rechtzeitig verständigen, damit dieselben den von den Kapitänen und Mannschaften vor den Gerichten und den localen Verwaltungsbehörden abzugebenden Erklärungen beiwohnen, um auf diese Weise jeden Irrthum oder jede falsche Auslegung, welche die richtige Handhabung der Justiz beeinträchtigen könnte, zu vermeiden.

Die zu diesem Zwecke an die Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten zu richtende Einladung soll eine genaue Angabe der Stunde enthalten, und falls sie versäumen, persönlich zu erscheinen, oder sich durch einen Delegierten vertreten zu lassen, wird in ihrer Abwesenheit vorgegangen werden.

Art. XI. Die Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten sind ausschließlich mit der Aufrechthaltung der inneren Ordnung an Bord der Handelsschiffe ihrer Nation beauftragt. Sie werden demzufolge die ausschließliche Befugnis haben, die zwischen den Kapitänen und Schiffsofficieren und den Mannschaften auf der See oder im Hafen entstandenen Streitigkeiten jeder Art, welche sich auf die Löhnung und die Erfüllung gegenseitig eingegangener Verbindlichkeiten beziehen, zur Kenntnis zu nehmen und zu schlichten haben, und in jedem einzelnen Falle nach den Gesetzen ihres eigenen Landes vorgehen.

Ein Einschreiten der Localbehörden darf nur dann stattfinden, wenn die an Bord der Schiffe vorgefallenen Unordnungen derart sind, um die Ruhe und öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen zu stören, oder wenn andere Personen als die Schiffsofficiere und Mannschaft bei den Unordnungen betheiligt sind.

Mit Ausnahme obgedachter Fälle werden die Localbehörden sich darauf beschränken, den Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten, auf deren Verlangen, thatkräftigen

Beistand zu leisten, um die Verhaftung jedes in der Musterrolle engetragenen Individuums und dessen Rücksendung an Bord oder provisorische Abführung in das Gefängnis zu veranlassen.

Art. XII. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consular-Agenten können diejenigen Seeleute, sowie jede andere aus was immer für einen Titel zur Mannschaft der Schiffe ihrer Nation gehörende Person, welche auf dem Gebiete des einen der hohen vertragenden Theile desertiert sind, verhaften und entweder an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen.

Zu diesem Ende werden sie sich schriftlich an die competenten Localbehörden zu wenden und durch Vorlegung der Schiffsregister und der Musterrolle, oder falls das Schiff abgegangen, einer authentischen Abschrift dieser Urkunden den Nachweis zu führen haben, dass die reclamierten Individuen wirklich zur Schiffsmannschaft gehörten.

Auf das dergestalt begründete Ersuchen darf die Übergabe des Deserteurs nicht verweigert werden. Es soll überdies den genannten Consularbehörden jede Hilfeleistung und jeder Beistand zur Erforschung und Anhaltung des Deserteurs gewährt werden, und sind diese in die Gefängnisse des Landes abzuführen, und auf Verlangen und Kosten der Consularbehörde so lange in Gewahrsam zu halten, bis dieselbe Gelegenheit zu ihrer Absendung gefunden hat.

Die Dauer dieser Gefangenhaltung darf drei Monate nicht überschreiten, nach deren Ablauf und über eine, drei Tage vorher erfolgte Verständigung des Consuls der Verhaftete in Freiheit gesetzt wird, welcher aus demselben Grunde nicht abermals verhaftet werden darf.

Hat jedoch der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung verübt, so steht es der Localbehörde frei, die Auslieferung aufzuschieben, bis das gerichtliche Urtheil gefällt und vollständig vollzogen worden ist. Die hohen vertragenden Theile haben sich dahin geeinigt, dass Seeleute oder andere Individuen der Schiffsmannschaft, welche Bürger des Landes sind, wo die Desertion stattfindet, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Art. XIII. In Fällen, wo nicht ein zwischen den Rhedern, Befrachtern und Assecuranten getroffenes Übereinkommen

entgegensteht, werden die Havarien, welche Schiffe beider Länder auf der See erlitten haben, dieselben mögen in die beiderseitigen Häfen freiwillig einlaufen oder daselbst gezwungen beilegen, durch die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten ihrer Nation geregelt, wofern nicht Bürger des Landes, wo die genannten Functionäre residieren, oder Bürger einer dritten Macht bei den Havarien betheiligt sind.

In diesem Falle und in Ermanglung eines gütigen Vergleiches zwischen allen Betheiligten hat die Regelung der Havarien durch die Localbehörde stattzufinden.

Art. XIV. Wenn ein der Regierung oder dem Angehörigen des einen der hohen vertragenden Staaten gehörendes Schiff im Küstengebiete des andern scheitert oder strandet, werden die Localbehörden den Vorfall zur Kenntnis des Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consular-Agenten des Amtsbezirkes oder in dessen Abgange zur Kenntnis des dem Orte des Unfalles zunächst befindlichen Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consular-Agenten bringen. Alle auf die Bergung amerikanischer, in Gewässern des österreichisch-ungarischen Gebietes gescheiterten oder gestrandeten Schiffe bezüglichen Operationen sollen unter der Leitung der amerikanischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten stattfinden; hingegen werden alle Operationen zur Bergung österreichisch-ungarischer, in Gewässern des amerikanischen Gebietes gescheiterten oder gestrandeten Schiffe, von den österreichisch-ungarischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten geleitet.

Das Einschreiten der Localbehörden findet in beiden Ländern nur statt, um die Consularbehörde zu unterstützen, die Ordnung aufrecht zu halten, die Interessen der nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Berger zu wahren, und die Vollziehung der hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr der geborgenen Güter zu befolgenden Vorschriften sicherzustellen.

In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consular-Agenten oder des zu diesem Ende von ihnen bestellten Abgeordneten haben die Localbehörden alle erforderlichen Vorkehrungen

zum Schutze der Personen und zur Erhaltung der Gegenstände zu treffen, welche aus dem Schiffbruche gerettet worden sind.

Aus dem Einschreiten der Localbehörden in diesen Fällen soll kein Anlass zur Einhebung von irgend welchen Kostenbeträgen genommen werden, mit Ausnahme jener Kosten, welche die Operationen des Bergens und die Bewahrung der geborgenen Gegenstände erfordert haben, sowie derjenigen, welche im gleichen Falle die Schiffe, welche dem Lande angehören, an dessen Küste der Schiffbruch stattfand, zu tragen hätten.

Im Falle eines Zweifels über die Nationalität der gescheiterten Schiffe gehören die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Anordnungen zur ausschließlichen Competenz der Lokalbehörde.

Die hohen vertragenden Theile einigen sich außerdem dahin, dass die geborgenen Güter und Effecten, wofern sie nicht zum Gebrauche im Lande, an dessen Küste der Schiffbruch stattfindet, bestimmt werden, keinerlei Zollgebür unterliegen.

Art. XV. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consular-Agenten, wie auch Consulats-Eleven, Kanzler und Consularbeamte, genießen in beiden Ländern alle jene Befreiungen, Prärogative, Immunitäten und Privilegien, welche den Functionären gleicher Kategorie der meistbegünstigten Nation zugestanden werden.

Art. XVI. Im Falle des Ablebens eines Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie in den Vereinigten Staaten, oder eines Angehörigen der Vereinigten Staaten in der österreichisch-ungarischen Monarchie, ohne dass die von ihm bestimmten Erben oder Testamentsexecutoren bekannt sind, sollen die competenten Localbehörden, die Consuln oder Consular-Agenten des Staates, zu welchen der Verstorbene gehörte, von diesem Umstande benachrichtigen, damit hievon die nöthige Mittheilung unverzüglich an die betheiligten Parteien übermittelt werde.

Art. XVII. Gegenwärtige Convention soll zehn (10) Jahre in Kraft bleiben, angefangen vom Tage des Austausches der Ratificationen, welcher in Gemäßheit der betreffenden Verfassungen in beiden Ländern zu Washington und

binnen zehn (10) Monaten oder früher, wenn möglich, stattfinden s oll.

Im Falle als keiner der vertragenden Theile vor Ablauf des erwähnten Zeitraumes die Absicht kundgeben sollte, die Convention nicht zu verlängern, so soll dieselbe ein (1) Jahr länger in Kraft bleiben, und so weiter von Jahr zu Jahr, bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an welchem einer der vertragenden Theile sie gekündigt haben wird.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diese Convention unterzeichnet und derselben ihre Siegel beigedrückt.

In zweifacher Ausfertigung geschehen zu Washington, den Eilften Juli Eintausend Achthundert und Siebenzig.

Consular-Convention

zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Portugal vom 9. Jänner 1873.

Art. I. Jedem der hohen vertragschließenden Theile wird es freistehen, General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln oder Consular-Agenten in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theiles, die überseeischen Besitzungen und die Colonien inbegriffen, zu bestellen, unter Vorbehalt jedoch des Rechtes, jene Orte hievon auszunehmen, wo ihnen solches angemessen erscheinen wird, vorausgesetzt, dass dieser Vorbehalt allen Mächten gegenüber gleichmäßig Anwendung findet.

Die den Bestimmungen dieses Artikels gemäß in den Staatsgebieten des einen oder anderen der hohen vertragenden Theile angestellten General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln oder Consular-Agenten dürfen die ihnen durch gegenwärtige Convention zuerkannten Befugnisse im ganzen Umkeise des Gouvernements oder Bezirkes ausüben, in dessen Hauptorte sie résidieren.

Die besagten Beamten oder Agenten werden auf die, in Gemäßheit der in den gegenseitigen Ländern bestehenden Vorschriften und Förmlichkeiten geschehene Vorweisung ihrer Bestallungen, gegenseitig zugelassen und anerkannt.

Das zur freien Ausübung ihrer Functionen erforderliche Exequatur wird ihnen kostenfrei ausgefolgt und auf Vorweisung des besagten Exequaturs wird die Oberbehörde des Ortes ihres Amtssitzes unverzüglich die nöthigen Vorkehrungen treffen, um ihnen die Ausübung der Obliegenheiten ihres Amtes und den Genuss der mit demselben verbundenen Befreiungen, Prärogative, Ehren, Freiheiten und Vorrechte zu ermöglichen.

Art. II. Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten, wie auch ihre Kanzler genießen in den betreffenden Ländern die ihrem Amte im Allgemeinen zustehenden Vorrechte, als: die Befreiung von Militäreinquartierungen und Contributionen, sowie von allen directen, sowohl Personal- als Mobilar- oder Luxussteuern, ordentlichen und außerordentlichen, vorausgesetzt jedoch, dass sie nicht Bürger des Landes sind, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, dass sie nicht Handel treiben oder ein industrielles Geschäft ausüben, in welchen Fällen sie denselben Abgaben, Lasten und Auflagen unterworfen sind wie andere Private.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die Steuern, denen einer von diesen Agenten auf Grundlage von unbeweglichen Gütern, die er in der österreichisch-ungarischen Monarchie oder in Portugal besitzt, unterworfen wäre, in der oberwähnten Befreiung nicht einbegriffen sind.

Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten genießen überdies persönliche Immunität, ausgenommen bezüglich der durch die Strafgesetzgebung des Landes, in dem sie wohnen, als Verbrechen bezeichneten Handlungen.

Wenn sie Kaufleute sind, kann die persönliche Haft gegen sie nur wegen Handels-, nicht aber wegen civilrechtlichen Angelegenheiten in Anwendung kommen.

Art. III. Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten und ihre Kanzler können, wenn sie Unterthanen des sie ernennenden Staates sind, nicht als Zeugen vor Gericht vorgeladen werden.

Wenn die Localgerichtsbehörde die Abgabe einer gerichtlichen Aussage von ihnen für nöthig erachtet, so wird sie sich in ihre Wohnung begeben, um dieselben mündlich zu vernehmen, oder zu diesem Zwecke einen competenten Beamten dahin abordnen oder eine schriftliche Erklärung von ihnen abverlangen.

Art. IV. Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln, oder Consular-Agenten dürfen über dem äußeren Eingange ihres Hauses ihr Amtswappen mit einer die Worte:
Consulat von . . . .
enthaltenden Aufschrift anbringen.

Es ist ihnen ferner gestattet, an Tagen öffentlicher Feierlichkeiten oder bei anderen Gelegenheiten, wo es üblich ist, die officielle Flagge auf dem Consulatsgebäude aufzuziehen, wofern sie nicht in der Stadt residieren, wo die Gesandtschaft ihres Souveräns sich befindet.

Ebenso dürfen sie die Flagge auf dem Boote aufhissen, dessen sie sich in Ausübung ihrer Functionen zu Fahrten im Hafen bedienen.

Es versteht sich von selbst, dass diese äußeren Merkmale niemals so ausgelegt werden dürfen, als ob sie ein Asylrecht begründen würden.

Art. V. Die Consulararchive sind jederzeit unverletzlich, und es ist den Localbehörden unter keinem Vorwande die Durchsuchung oder Beschlagnahme der dazu gehörigen Papiere gestattet.

Diese Papiere müssen immer von den, auf den Handel oder auf einen Industriezweig, welchen die betreffenden Consularbeamten ausüben könnten, Bezug habenden Büchern oder Papieren vollkommen getrennt sein.

Art. VI. Im Falle der Verhinderung, der Abwesenheit oder des Ablebens der General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten werden jene Consulareleven, Kanzler und Secretäre, welche schon früher in der genannten Eigenschaft den betreffenden Behörden vorgestellt worden sind, ohneweiters zur interimistischen Ausübung der Consularfunctionen ohne Anstand oder Hindernis von Seite der Localbehörden zugelassen, welche in diesem Falle ihnen im Gegentheile jede Hilfe und Assistenz angedeihen lassen und ihnen während der Dauer ihrer interimistischen Gestion den Genuss

aller Rechte, Freiheiten und Vorrechte einräumen werden, wie sie in der vorliegenden Convention zu Gunsten der General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten stipuliert erscheinen.

Art. VII. Den von ihren Regierungen gehörig autorisierten General-Consuln und Consuln bleibt es freigestellt, in den verschiedenen Häfen, Städten oder Ortschaften ihres Consularbezirkes, wo das Beste des ihnen anvertrauten Dienstes es erfordert, Vice-Consuln oder Consular-Agenten unter ausdrücklichen Vorbehalte der Genehmigung und des Exequatur der betreffenden Regierungen zu ernennen.

Diese Vice-Consuln und Consular-Agenten können ohne Unterschied aus Staatsangehörigen der hohen vertragenden Theile, wie aus Ausländern gewählt werden und sind mit einem vom ernennenden Consul, unter dessen Befehlen sie zu stehen haben, ausgestellten Ernennungsdecrete zu versehen. Sie genießen übrigens dieselben Vorrechte und Freiheiten, welche durch die gegenwärtige Convention zu Gunsten der Consuln stipuliert sind, mit Ausschluß der im Artikel II festgestellten Ausnahmen.

Art. VIII. Die General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln oder Consular-Agenten können sich an die Behörden ihres Amtsbezirkes wenden und im Nothfalle, in Ermanglung eines diplomatischen Vertreters ihrer Nation, an die oberste Regierungsgewalt des Staates, in welchem sie ihre Functionen ausüben, recurieren, um gegen jede Verletzung der zwischen den hohen vertragenden Theilen bestehenden Tractate oder Conventionen oder gegen jede Beeinträchtigung, über welche ihre Staatsangehörigen Klage zu erheben hätten, zu reclamieren, und sie haben das Recht, alle Schritte zu thun, die sie für nöthig erachten, um rasch und sicher zu ihrem Rechte zu gelangen.

Art. IX. Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten, sowie auch ihre Kanzler, haben das Recht, in ihren Kanzleien, in der Wohnung der Partheien oder am Bord der Schiffe ihrer Staatsangehörigen die Declarationen nnd andere Acte, welche die Capitäne, die Leute der Mannschaft, die Passagiere, Handelsleute oder Unterthanen ihres Landes daselbst abgeben wollen, ja selbst deren Testamente oder letztwillige Verfügnngen und alle sonstigen

notariellen Acte mit Inbegriff der Contracte aller Art entgegenzunehmen.

Sie können überdies auch die einfachen, zwischen einem oder mehreren ihrer Staatsangehörigen und anderen Personen des Landes, wo sie residieren, errichteten Vertragsurkunden entgegennehmen.

Diese Urkunden werden in den durch die Gesetze des Staates, welchem der Consul angehört, vorgeschriebenen Formen, mit Vorbehalt der Erfüllung aller jener Formalitäten, welche durch die Gesetze des Landes, wo der Act zum Vollzuge gelangen soll, gefordert werden, abgefaßt, und sie werden sowohl im gerichtlichen, als auch im außergerichtlichen Wege vor den Behörden der hohen vertragenden Theile dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie vor den competenten öffentlichen Functionären in einem oder dem anderen Staatsgebiete der genannten vertragenden Theile errichtet worden wären.

Wenn die Urkunde die Bestellung einer Hypothek oder was immer für eine andere Vertragsbestimmung über unbewegliche, in dem Lande, wo der Consul residiert, befindliche Güter zum Gegenstande hat, so muss sie in den gehörigen Formen und nach den besonderen Vorschriften der Gesetze dieses Landes verfasst sein.

Die beiderseitigen General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln oder Consular-Agenten können die Übersetzung und Legalisierung der von den Behörden oder Functionären ihres Landes ausgehenden Urkunden jeder Art vornehmen und es sollen solche Übersetzungen in dem Lande, wo sie residieren, dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie von den beeideten Dolmetschen des Landes angefertigt worden wären.

Art. X. Die Unterthanen der beiden hohen vertragenden Theile dürfen durch Erbseinsetzung, Legat, Schenkung oder auf andere Weise über das gesammte Vermögen verfügen, das sie im Gebiete der bezüglichen Staaten besitzen.

Sie sind in gleicher Weise wie die Eingebornen zur Übernahme des in einem Staatsgebiete des anderen der vertragenden Theile befindlichen Vermögens, welches ihnen unter dem Titel der Schenkung, des Legats, der Erbseinsetzung oder selbst durch Intestaterbfolge zufallen sollte, befähigt und können besagte Erben, Legatare oder Geschenk-

nehmer nicht zur Entrichtung einer anderen oder höheren Erbsteuer oder Übertragungsgebür verhalten werden, als in solchen Fällen die Eingebornen zu tragen haben.

Die Erbfolge in Bezug auf unbewegliches Vermögen wird durch die Gesetze des Landes, in welchem die unbeweglichen Güter liegen, geregelt und das Erkenntnis über alle den unbeweglichen Nachlass betreffenden Forderungen und Streitigkeiten steht ausschließlich den Gerichten des Landes zu.

Forderungen in Betreff des beweglichen Nachlasses, sowie Ansprüche des Erbrechtes auf bewegliches, in einem der Staatsgebiete des einen der vertragenden Theile von Staatsangehörigen des anderen hinterlassenes Vermögen — dieselben mögen zur Zeit ihres Ablebens daselbst ansässig oder nur auf der Durchreise begriffen gewesen sein — werden durch die Gerichte oder sonst competenten Behörden des Staates, welchem der Verstorbene angehörte, und nach den Gesetzen dieses Staates beurtheilt.

Art. XI. Im Falle des Ablebens eines Staatsangehörigen des einen der hohen vertragschließenden Theile in einem der Staatsgebiete des anderen, sollen die Lokalbehörden sofort dem, dem Orte des Todesfalles zunächt befindlichen General-Consul, Consul, Viceconsul oder Consularagenten davon Anzeige machen. Diese sollen ihrerseits die gleiche Anzeige an die Localbehörden erstatten, wenn sie zuerst von dem Todesfalle Kenntnis erlangt haben.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten der Nation des Verstorbenen haben das Recht, die nachstehenden Amtshandlungen successive vorzunehmen:

1. Anlegung des Siegels, entweder von Amtswegen oder auf Ansuchen der betheiligten Partheien, auf alle Effecten, Mobilien und Papiere des Verstorbenen, unter Verständigung der competen Localbehörde von diesem Vorgehen, welche diesem Acte, falls die Landesgesetze es vorschreiben, beiwohnen und gleichfalls ihre Siegel anlegen kann. Ist diese Localbehörde von dem Todesfalle zuerst in Kenntnis gesetzt worden, so wird sie, insoweit sie durch die Localgesetze zur Anlegung des Siegels an den Nachlaß verhalten ist, die Consularbehörde zur gemeinschaftlichen Vornahme dieses Actes einladen.

Falls die sofortige Anlegung der Siegcl unumgänglich nöthig erschiene, jedoch wegen der Entfernung der Orte, oder aus anderen Gründen, diese Amtshandlung nicht gemeinschaftlich stattfinden könnte, ist die Localbehörde berechtigt, die Siegel vorläufig ohne Mitwirkung der Consularbehörde anzulegen, und umgekehrt ist die Consularbehörde ohne Mitwirkung der Localbehörde dazu berechtigt, in beiden Fällen vorbehaltlich der Verständigung derjenigen Behörde, welche nicht eingeschritten ist und welcher es freistehen wird, sodann ihr Siegel mit dem bereits angelegten zu kreuzen.

Die Siegel der Localbehörde und umgekehrt jene der Consularbehörde, dürfen nur im Beisein der genannten Behörde abgenommen werden.

Falls jedoch auf eine von der Consular- an die Localbehörde, oder umgekehrt von der Local- an die Consularbehörde, ergangene Einladung zur Abnahme der beiderseitigen Siegel die eingeladene Behörde innerhalb einer Frist von achtundvierzig Stunden vom Empfange der Verständigung an gerechnet, sich nicht eingefunden haben sollte, so darf die andere Behörde allein zur gedachten Amtshandlung schreiten.

2. Aufnahme des Inventars aller beweglichen Güter und Effecten des Verstorbenen nach in oben angezeigter Form erfolgter Verständigung der Localbehörde.

Falls letztere diesem Acte beizuwohnen befunden hat, wird sie den in ihrer Gegenwart aufgenommenen Protokollen ihre Unterschrift beisetzen.

3. Anordnung der öffentlichen Versteigerung aller jener zur Intestat- und testamentarischen Verlassenschaft gehörigen beweglichen Gegenstände, welche dem Verderben unterliegen oder deren Aufbewahrung Schwierigkeiten unterliegt, sowie auch der Früchte und Effecten, zu deren Veräusserung sich günstige Umstände ergeben. Die Consularbehörde wird hievon die Localbehörde vorläufig verständigen, damit die Versteigerung in den vorgeschriebenen Formen und durch die nach den Landesgesetzen competente Behörde stattfinde.

In jenen Fällen, wo die Vornahme dieser Versteigerung der Localbehörde zusteht, soll sie die Consularbehörde einladen, derselben beizuwohnen.

4. Deponierung an sicherer Stelle der inventierten Effecten und Werthgegenstände, Aufbewahrung des Betrages der Forderungen, welche realisiert, sowie des Erträgnisses der Renten, welche eingehoben wurden, im Consulatsgebäude oder Anvertrauung derselben an eine andere, volle Garantie bietende Person.

Diese Hinterlegung soll in einem wie im anderen Falle im Einvernehmen mit der den vorhergehenden Amtshandlungen beizuwohnen berufenen Localbehörde stattfinden, wenn Staatsangehörige des Landes oder einer dritten Macht als Interessenten der Verlassenschaft auftreten, und insoferne es sich um Sicherstellung der nach den Landesgesetzen zu entrichtenden Erbsteuer oder Übertragungsgebür handeln wird.

Falls diese Werthgegenstände der Verlassenschaft zur vollständigen Begleichung der Forderungen nicht hinreichen, so sind alle zu dieser Verlassenschaft gehörigen Documente, Effecten und Werthgegenstände auf Verlangen der Gläubiger, welches auf dem in jedem der beiden Länder bestehenden gesetzlichen Wege zu stellen ist, der Gerichtsbehörde oder den Masseverwaltern, je nachdem dies der Einen oder den Andern zusteht, einzuhändigen, wobei die Consularbehörde mit der einen Aufschub nicht gestattenden Vertretung der abwesenden, minderjährigen und zur eigenen Vertretung unfähigen Erben und Legatare ihrer Nation betraut bleibt.

Jedenfalls aber kann die Consularbehörde die Ausfolgung der Verlassenschaft oder ihres Erlöses an die gesetzlichen Erben oder an deren Bevollmächtigte erst nach Berichtigung aller Schulden, welche der Verstorbene allenfalls im Lande contrahiert hat, verfügen.

6. Administration des beweglichen Theiles der Verlassenschaft und selbst Liquidierung des rein beweglichen Nachlasses, entweder in eigener oder durch eine unter ihrer Verantwortlichkeit von ihnen ernannte Person, ausgenommen, wenn der von der Localbehörde nach den Landesgesetzen ausgeschriebene Termin zur Anmeldung der Forderungen, namens ihrer Staatsangehörigen oder der im Lande wohnhaften Unterthanen dritter Mächte noch nicht abgelaufen ist; oder wenn solche Forderungen bestritten werden; denn in diesen beiden Fällen hat die Consularbehörde mit der

Liquidierung innezuhalten und sich auf solche Verwaltungsmaßregeln zu beschränken, welche der Begleichung der gedachten Ansprüche nicht hinderlich sein können.

Die Entscheidung hinsichtlich dieser Ansprüche, insoweit dieselben nicht auf dem Titel des Erbrechtes oder Vermächtnisses beruhen, steht ausschließlich den Gerichten des Landes zu.

Nach Fällung des Urtheils hinsichtlich aller obgedachten, der Entscheidung der Gerichte des Landes vorbehaltenen Ansprüche, oder nach Feststellung der zur Berichtigung derselben erforderlichen Summe, soll der gesammte bewegliche Nachlass, soweit derselbe nicht aus dem Titel der Haftung als gebunden erscheint, nach Abnahme der von der Localbehörde angelegten Siegel an die Consularbehörde zur weiteren Verfügung ausgefolgt werden.

Art. XII. Wenn ein Unterthan des einen der hohen vertragschließenden Theile bei einer in einem der Staatsgebiete des anderen Theiles eröffneten Verlassenschaft, sei es eines Unterthanes desselben Landes, eines Eingebornen oder selbst eines Ausländers, betheiligt erscheint, soll die Localbehörde den, dem Orte des Todesfalles zunächst befindlichen Generalconsul, Consul, Viceconsul oder Consularagenten von der Eröffnung der Verlassenschaft in Kenntnis setzen.

Art. XIII. Wenn ein österreichischer oder ungarischer Staatsangehöriger in Portugal, mit Inbegriff der überseeischen Besitzungen, oder ein portugiesischer Staatsangehöriger in der österreichisch-ungarischen Monarchie an einem Orte verstorben ist, wo sich keine Consularbehörde seines Staates befindet, soll die competente Localbehörde, der Gesetzgebung des Landes gemäß, zur Errichtung des Inventars der Effecten und zur Liquidirung des hinterlassenen Vermögens schreiten und in möglichst kurzer Frist der Gesandschaft der Nation des Verstorbenen oder der dem Orte, wo die Intestat- oder testamentarische Verlassenschaft eröffnet worden ist, zunächst befindlichen Consularbehörde, von dem Resultate dieser Amtshandlungen Anzeige erstatten.

Aber von dem Augenblicke an, wo der dem Orte, wo die gedachte Verlassenschaft eröffnet wurde, nächst befindliche Generalconsul, Consul, Viceconsul oder Consularagent sich persönlich eingefunden oder einen Delegierten an Ort und

Stelle entsendet haben sollte, hat die einschreitende Localbehörde sich nach den im Artikel XI dieser Convention enthaltenen Vorschriften zu benehmen.

Art. XIV. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten der hohen vertragenden Staaten werden ausschließlich zu erkennen haben über die Inventursacte und andere Amtshandlungen, die zur Erhaltung der Güter und Gegenstände jeder Art vorgenommen werden, welche von Seeleuten und Reisenden ihrer Nation hinterlassen werden, die zu Lande oder an Bord von Schiffen ihres Landes entweder während der Überfahrt oder in dem Hafen, wo sie landen, sterben.

Die Löhnung und Effecten, welche den genannten Personen gehört haben, die an Bord eines Schiffes des anderen Landes gestorben sind, sollen im Landungshafen der competenten Behörde des Landes des Verstorbenen oder der Consularbehörde seiner Nation eingehändigt werden.

Art. XV. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten können, sobald Schiffe ihrer Nation zum freien Verkehr zugelassen werden, sich persönlich an Bord derselben begeben oder Abgeordnete dahin entsenden; den Capitän und die Mannschaft vernehmen; die Schiffspapiere prüfen; die Erklärungen über ihre Reise, ihre Bestimmung und die Zwischenfälle der Überfahrt entgegenzunehmen; die Schiffsmanifeste aufnehmen und die Expedition ihrer Schiffe befördern; sie endlich zu den Gerichten und Verwaltungsbehörden des Landes begleiten, um ihnen Beistand zu leisten und ihnen als Dolmetsche und Agenten in den Geschäften, die sie abzumachen und den Ansuchen, die sie anzubringen haben, zu dienen, vorbehaltlich der Fälle, welche durch die in den Staatsgebieten der hohen vertragenden Theile geltenden Handelsgesetze vorgesehen sind, deren Anordnungen die gegenwärtige Bestimmung keinen Abbruch thut.

Man kommt überein, daß die gerichtlichen Functionäre und die Beamten und Agenten des Zollamtes in keinem Falle an Bord der Handelsschiffe Durchsuchungen oder Nachforschungen vornehmen dürfen, ohne vorläufig der Consularbehörde der Nation, welcher diese Schiffe angehören, Kenntnis gegeben zu haben, damit sie der Durchsuchung beiwohnen könne.

Sie sollen desgleichen zur rechten Zeit die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten verständigen, damit dieselben den Declarationen, welche die Capitäne und die Schiffsbediensteten vor den Gerichten und Localbehörden zu machen haben sollten, anwohnen können, um Irrthümer und falsche Auslegungen zu verhüten, welche der vollen Ausübung des Rechtes schaden könnten.

Die Einladung, welche diesfalls an die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten gerichtet wird, soll eine genaue Stunde angeben; wenn diese Functionäre sich nicht entweder selbst einfinden, oder durch einen Delegierten vertreten lassen, wird in ihrer Abwesenheit vorgegangen werden.

Es ist selbstverständlich, daß der gegenwärtige Artikel auf jene Maßnahmen keinen Bezug hat, welche von den Localbehörden in Gemäßheit der Polizei-, Zoll- und Sanitätsvorschriften getroffen werden, und die wie bisher ohne Zuziehung der Consularbehörden ausgeübt werden sollen.

Art. XVI. Was die Hafenpolizei, das Ein- und Ausladen der Schiffe, die Sicherheit der Waren, Güter und sonstigen Effecten betrifft, so sollen stets die Gesetze, Vorschriften und Anordnungen des Landes maßgebend sein.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten sollen ausschließlich mit der Aufrechthaltung der inneren Ordnung an Bord der Schiffe ihrer Nation betraut sein. Demzufolge werden sie Streitigkeiten jedweder Art, welche zwischen den Capitänen, den Schiffsofficieren und den Matrosen, insbesondere hinsichtlich des Soldes und der Erfüllung der gegenseitig eingegangenen Verpflichtungen vorkommen sollten, selbst schlichten.

Die Localbehörden können nur dann einschreiten, wenn die an Bord der Schiffe vorgefallenen Unordnungen eine Störung der Ruhe und öffentlichen Ordnung am Lande oder im Hafen befürchten ließen, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur Schiffsmannschaft gehörige Person darin verwickelt wäre.

In allen anderen Fällen werden sich die oberwähnten Behörden darauf beschränken, den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten jeden Beistand, wenn er von ihnen verlangt wird, zu leisten, um in den Musterrollen

verzeichnete Individuen anzuhalten, an Bord zurückzusenden, oder vorläufig in das Gefängnis abzuführen, so oft die gedachten Agenten aus irgend einem Grunde dieses für angezeigt erachten.

Art. XVII. Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten können Seeleute oder andere Personen, welche unter was immer für einen Titel zu einem Schiffe ihrer Nation gehören, und deren Desertion in eines der Staatsgebiete des einen der hohen contrahierenden Theile erfolgt ist, anhalten lassen, und entweder an Bord oder in die Heimat znrückschicken. Zu diesem Zwecke müßen sie sich schriftlich an die competente Localbehörde wenden, und mittelst Vorweisung der Schiffsregister oder Musterrollen oder, wenn das Schiff schon abgegangen sein sollte, durch Beibringung einer authentischen Abschrift dieser Documente darthun, daß die reclamierten Personen wirklich zu der Schiffsmannschaft gehört haben. Auf ein solches begründetes Verlangen hin kann die Auslieferung der Desertierten nicht verweigert werden.

Man wird übrigens den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten jede Hilfe und Unterstützung zur Auffindung und Festnehmung dieser Desertierten zukommen lassen, welche dann in die Gefängnisse des Landes abgeführt, daselbst auf Verlangen und auf Kosten der Consularbehörde in Haft behalten werden, bis dieselbe Gelegenheit findet, sie weiter zu befördern.

Diese Gefangenhaltung kann jedoch nicht länger als drei Monate dauern, nach deren Ablauf und drei Tage vorher erfolgter Verständigung des Consularfunctionärs dem Verhafteten seine Freiheit zurückgegeben werden soll; auch darf derselbe nicht neuerdings aus derselben Ursache in Haft genommen werden.

Sollte jedoch der Desertierte am Lande irgend eine strafbare Handlung begangen haben, so kann die Localbehörde dessen Auslieferung so lange verschieben, bis das Gericht sein Urtheil gefällt hat, und dasselbe gänzlich vollzogen worden ist.

Die hohen vertragenden Theile sind übereingekommen, daß Seeleute oder andere zum Schiffsstande gehörige Individuen, welche Unterthanen des Staates sind, in welchem die

Desertion erfolgt ist, von den Vereinbarungen des gegenwärtigen Artikes ausgenommen sein sollen.

Art. XVIII. In allen Fällen, in welchen zwischen den Rhedern, Befrachtern und Versicherern nicht schon anderweitige Bestimmungen vereinbart sein sollten, sollen Havarien, welche die beiderseitigen Schiffe zur See erlitten haben, und deshalb entweder freiwillig oder gezwungen in die respectiven Häfen einlaufen, jederzeit von den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten ihres Landes geregelt werden, es sei denn, daß Unterthanen des Landes, in welchem die besagten Agenten residieren oder solche einer dritten Macht bei diesen Havarien mitinteressiert wären, in welchem Falle, und wenn kein freundschaftlicher Ausgleich zustande käme, dieselben von den Localbehörden geordnet werden sollen.

Art. XIX. Wenn ein der Regierung oder Staatsangehörigen des einen der beiden hohen contrahierenden Theile gehöriges Schiff an dem Küstengebiete des anderen scheitern oder stranden sollte, so soll die Localbehörde dies zur Kenntnis der Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten, und wenn daselbst keine solchen bestellt sein sollten, zur Kenntnis der Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten bringen, welche dem Orte des Unfalls am nächsten sind.

Alle Operationen, welche sich auf die Bergung der österreichischen oder ungarischen Schiffe, welche in den Gewässern des portugiesischen Territoriums oder der portugiesischen Besitzungen scheitern oder stranden sollten, beziehen, werden von den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten der österreichisch - ungarischen Monarchie geleitet werden.

Andererseits sind alle Operationen, welche sich auf die Bergung der portugiesischen Schiffe, welche in den Gewässern der österreichisch-ungarischen Monarchie scheitern oder stranden sollten, beziehen, von den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten Portugals zu leiten.

Die Intervention der betreffenden Localbehörden wird nur stattfinden, um die Consularbehörde zu unterstützen, die Ordnung aufrecht zu erhalten, die Interessen der, der Schiffsmannschaft nicht angehörigen Berger zu wahren, und

um die Ausführung jener Verfügungen zu sichern, welche bezüglich der Ein- und Ausfuhr der geborgenen Waren zu beobachten sind.

In Abwesenheit und bis zum Eintreffen des Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consularagenten, oder der von denselben hiezu delegierten Person, sollen die Localbehörden die nöthigen Anordnungen zum Schutze der Individuen und Bewahrung der vom Schiffbruche geretteten Gegenstände treffen.

Die Intervention der Localbehörden in diesen verschiedenen Fällen soll keinerlei Einhebung von Gebüren zur Folge haben, außer jenen, welche die Anstalten zur Bergung und Bewahrung der geretteten Gegenstände verursachen, sowie jene, welchen in gleichem Falle die einheimischen Schiffe unterworfen wären.

Sollte ein Zweifel über die Nationalität des gescheiterten Schiffes bestehen, so fallen die in gegenwärtigem Artikel erwähnten Anstalten in die ausschließliche Competenz der Localbehörde.

Die hohen vertragschließenden Theile kommen außerdem überein, daß die geretteten Waren und Effecten keinerlei Zoll unterworfen sein sollen, wenn sie nicht zur Consumierung im Innern des Landes bestimmt sind.

Art. XX. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten, sowie die Consulareleven oder Kanzler werden in den Staatsgebieten der hohen vertragenden Theile alle Befreiungen, Prärogative, Immunitäten und Privilegien genießen, welche den Functionären derselben Classe der meist begünstigten Nation zugestanden worden sind.

Art. XXI. Die gegenwärtige Convention soll die Dauer von zehn Jahren haben und einen Monat nach Auswechslung der Ratificationen in Kraft treten.

Wenn dieselbe nicht ein Jahr vor Ablauf des angegebenen Zeitraumes gekündigt worden ist, so soll sie so lange in Wirksamkeit bleiben, bis einer der hohen vertragenden Theile dem anderen die Absicht angekündigt haben wird, dieselbe außer Kraft zu setzen und dann noch für ein weiteres Jahr vom Tage dieser Kündigung an.

Art. XXII. Die Ratificationen der gegenwärtigen Convention sollen sobald als möglich in Lissabon ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten dieselbe unterzeichnet und ihr ihre Siegel beigedrückt.

Gegeben zu Lissabon in doppelter Ausfertigung am 9. Jänner 1873.

Consularconvention zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Italien vom 15. Mai 1874.

(Abgeschlossen zu Rom am 15. Mai 1874; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificiert zu Wien am 19. März 1875, und in den beiderseitigen Ratificierungen ausgewechselt zu Rom am 21. April 1875.)

Art. 1. Jeden der hohen vertragschließenden Theile wird es freistehen, Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theiles zu bestellen. Sie behalten sich jedoch das Recht vor, jene Orte zu bezeichnen, welche sie hievon auszunehmen für angemessen finden; dieser Vorbehalt soll jedoch nicht auf einen der vertragschließenden Theile angewendet werden können, ohne allen anderen Mächten gegenüber gleichmäßig Anwendung zu finden.

Art. 2. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten werden, nachdem sie in Gemäßheit der in den beiderseitigen Ländergebieten bestehenden Vorschriften und Förmlichkeiten ihre Bestallungen vorgewiesen haben, gegenseitig zugelassen und anerkannt werden.

Das zur freien Ausübung ihrer Functionen erforderliche Exequatur wird ihnen kostenfrei ausgefertigt und gegen Vorweisung dieses Exequatur soll die an ihrem Amtssitze befindliche Oberbehörde unverzüglich die nöthigen Verfügungen treffen, um ihnen die Ausübung ihrer Amtspflichten zu ermöglichen und den Genuß der ihnen zukommenden Ausnahmsbehandlungen, Vorrechte, Immunitäten, Ehren und Privilegien einzuräumen.

Art. 3. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten werden, wenn sie Angehörige des sie ernennenden Staates sind, die Befreiung von den Militär-

Einquartierungen, sowie von allen städtischen oder anderen öffentlichen Abgaben und Leistungen genießen.

Desgleichen werden dieselben von den Militär-Contributionen, sowie von allen directen Personal-, Mobilar- und Luxussteuern, sei es, daß dieselben vom Staate, von den Provinzialbehörden oder von den Gemeinden auferlegt werden, befreit sein, vorausgesetzt, daß sie kein unbewegliches Eigenthum besitzen und weder Handel treiben, noch ein Gewerbe ausüben, in welchen Fällen sie denselben Abgaben, Leistungen und Auflagen unterworfen sein sollen, wie andere Private.

Art. 4. Alle oben erwähnten Consular-Functionäre sollen, wenn sie Angehörige des sie ernennenden Staates sind, und vorausgesetzt, daß sie nicht Handel treiben oder ein Gewerbe ausüben, nicht verpflichtet sein, vor den Gerichten des Landes, in welchem sie ihren Amtssitz haben, als Zeugen zu erscheinen.

Wenn die Local-Gerichtsbehörde es für nothwendig hält, von denselben eine Aussage einzuholen, soll sie sich in ihre Wohnung begeben, um dieselben mündlich entgegenzunehmen, oder zu diesem Zwecke einen competenten Beamten abordnen, oder endlich von ihnen eine schriftliche Erklärung abverlangen.

In allen diesen Fällen sollen die erwähnten Consular-Functionäre dem Wunsche der Behörde binnen der Frist, an dem Tage und zu der Stunde, welche dieselbe festgesetzt hat, nachkommen und jede Verzögerung, welche nicht zu rechtfertigen wäre, vermeiden.

Art. 5. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten, welche Angehörige des sie ernennenden Staates sind, werden die persönliche Immunität genießen und weder angehalten, noch verhaftet werden können, außer wegen einer strafbaren Handlung, welche, wenn sie in Österreich-Ungarn begangen wurde, nach den österreichischen Gesetzen den Thatbestand eines Verbrechens bildet oder nach den ungarischen Gesetzen mit schweren Strafen bedroht ist, oder welche, wenn sie in Italien begangen wurde, nach dem italienischen Gesetze eine Criminalstrafe nach sich zieht.

Art. 6. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten dürfen über dem äußeren Eingange des Consulates ihr Amtswappen mit der Aufschrift: „Consulat“,

„Viceconsulat“ oder „Consularagentie von . . . . .“ anbringen.

Es ist ihnen ferner gestattet, an öffentlichen Festtagen und bei anderen Gelegenheiten, an welchen es üblich ist, auf dem Consulatsgebäude ihre officielle Flagge aufzuziehen; die Ausübung dieses letzteren Privilegiums ist jedoch unzulässig, wenn jene Functionäre in der Hauptstadt ihren Amtssitz haben, wo sich auch die Botschaft oder Gesandtschaft ihres Souveräns befindet.

Es versteht sich von selbst, dass diese äußeren Kennzeichen nur dazu dienen werden, um die Wohnung oder die Anwesenheit der Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten anzuzeigen, und niemals so ausgelegt werden dürfen, als ob sie ein Asylrecht begründen würden.

Sie können desgleichen ihre Flagge auf dem Boote aufhissen, dessen sie sich in Ausübung ihrer Functionen zu Fahrten im Hafen bedienen.

Art. 7. Die Consulararchive sind jederzeit unverletzlich, und es ist den Localbehörden unter keinem Vorwande die Durchsuchung oder Beschlagnahme der dazu gehörigen Papiere gestattet.

Diese Papiere sollen stets von den Büchern und Papieren, welche sich auf die von den betreffenden Consularfunctionären etwa betriebenen Handels- oder Industriegeschäfte beziehen, vollkommen getrennt sein.

Art. 8. Im Falle der Verhinderung, der Abwesenheit oder des Ablebens der Generalconsule, Consule oder Viceconsule werden die Kanzler und Secretäre, welche schon früher in der genannten Eigenschaft den betreffenden Behörden vorgestellt worden sind, ohneweiters, nach ihrem hierarchischen Range, zur interimistischen Ausübung der Consulatsfunctionen zugelassen werden, ohne dass die Localbehörden dagegen einen Anstand erheben können.

Diese Behörden werden ihnen vielmehr in einem solchen Falle jeden Beistand und jede Unterstützung gewähren und denselben während der Dauer ihrer interimistischen Amtsführung den Genuß aller in der gegenwärtigen Convention den beiderseitigen Consularfunctionären zugestandenen Rechte, Immunitäten und Privilegien einräumen.

Art. 9. Die Generalconsule und Consule können, vorbehaltlich der Genehmigung der Landesregierung, Viceconsule und Consularagenten in den Städten, Häfen und Ortschaften ihres Consularbezirkes ernennen.

Diese Agenten können ohne Unterschied aus den Staatsbürgern der hohen vertragschließenden Theile, wie aus Ausländern gewählt werden und sind mit einem von dem Consul, welcher sie ernannt hat und unter dessen Befehlen sie ihre Functionen zu versehen haben, ausgestellten Ernennungsdecrete zu versehen.

Sie sollen die durch die gegenwärtige Convention festgestellten Vorrechte und Freiheiten mit den in den Artikeln 3 und 5 aufgeführten Ausnahmen genießen.

Art. 10. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten können sich in Ausübung der ihnen zustehenden Amtsbefugnisse an die Behörden ihres Amtsbezirkes wenden, um gegen jede Verletzung der zwischen den hohen vertragschließenden Theilen bestehenden Verträge und Conventionen oder gegen irgend einen Missbrauch, über welchen sich ihre Staatsangehörigen zu beklagen hätten, Beschwerde zu führen.

Wenn auf ihre Reclamationen von den Behörden ihres Amtsbezirkes nicht eingegangen werden sollte, oder die von diesen getroffene Entscheidung ihnen nicht entsprechend erschiene, steht es ihnen frei, in Ermanglung eines diplomatischen Vertreters ihres Landes, sich an die Regierung des Staates, in welchem sie residieren, zu wenden.

Art. 11. Die beiderseitigen Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten, sowie auch ihre Kanzler, haben das Recht, in ihren Kanzleien, in der Wohnung der Parteien oder an Bord der Schiffe ihrer Nation die Erklärungen entgegenzunehmen, welche die Capitäne, die Leute der Mannschaft, die Passagiere, Handelsleute und alle anderen Angehörigen ihres Landes abgeben wollen.

Ebenso sind sie berechtigt, die letztwilligen Verfügungen ihrer Nationalen und alle anderen civilrechtlichen Acte, welche die letzteren betreffen und denen eine authentische Form gegeben werden will, entgegenzunehmen.

Die genannten Consular-Functionäre haben überdies das Recht, in ihren Kanzleien alle Verträge aufzunehmen,

welche persönliche Verpflichtungen begründen, und zwischen einem oder mehreren ihrer Nationalen und Staatsangehörigen des Landes, in welchem sie residieren, abgeschlossen werden.

Die Erklärungen und Bestätigungen, welche in den obenerwähnten Urkunden enthalten sind, sollen, wenn sie von den genannten Agenten beglaubigt und mit dem Siegel des Consulates, Viceconsulates oder der Consular-Agentie versehen sind, in den Ländergebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie, wie in Italien, vor Gericht dieselbe Kraft und Geltung haben, als wenn diese Acte vor anderen öffentlichen Beamten des einen oder des anderen der hohen vertragschließenden Theile vorgenommen worden wären, vorausgesetzt, dass sie in den von den Gesetzen des Staates, welchem die Consule, Viceconsule oder Consular-Agenten angehören, festgesetzten Formen abgefasst sind, und in der Folge der Stempelung und Einregistrirung, sowie allen anderen Formalitäten unterzogen worden sind, welche in dem Lande, in welchem der betreffende Act zum Vollzuge gelangen soll, für solche Rechtsgeschäfte in Wirksamkeit stehen.

Im Falle die Authenticität eines solchen in der Kanzlei einer der betreffenden Consularbehörden einregistrierten öffentlichen Documentes in Zweifel gezogen werden sollte, darf diese Behörde der betheiligten Person auf ihr Verlangen die Vergleichung des betreffenden Documentes mit dem Originale nicht verweigern, und die gedachte Person kann, wenn sie es für nothwendig hält, der Vergleichung beiwohnen.

Die beiderseitigen Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten können die von den Behörden oder Functionären ihres Landes herrührenden Schriftstücke jeder Art legalisieren, und davon Übersetzungen anfertigen, welche in dem Lande, wo sie residieren, dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie von den beeideten Dolmetschen dieses Landes angefertigt worden wären.

Art. 12. Im Falle des Ablebens eines Staatsangehörigen des einen der hohen vertragschließenden Theile in einem der Staatsgebiete des anderen sollen die Localbehörden sofort dem, dem Orte des Todesfalles zunächst befindlichen Generalconsul, Consul, Viceconsul oder Consularagenten

davon Anzeige machen. Diese sollen ihrerseits die gleiche Anzeige an die Localbehörden erstatten, wenn sie zuerst von dem Todesfalle Kenntnis erlangt haben.

Die Generalconsule, Consule, Viceconsule oder Consularagenten, diese letzteren jedoch nur, wenn sie der Nation des Verstorbenen angehören, haben das Recht, die nachstehenden Amtshandlungen successive vorzunehmen:

1. Anlegung des Siegels, entweder von Amtswegen oder auf Ansuchen der betheiligten Parteien, an alle Effecten, Mobilien und Papiere des Verstorbenen, unter Verständigung der competenten Localbehörde von diesem Vorgehen, welche diesem Acte, falls die Landesgesetze es vorschreiben, beiwohnen und gleichfalls ihr Siegel anlegen kann.

Ist aber die Localbehörde von dem Todesfalle zuerst in Kenntnis gesetzt worden, so wird sie, insoweit sie durch die Landesgesetze zur Anlegung des Siegels an den Nachlass verhalten ist, die Consularbehörde zur gemeinschaftlichen Vornahme dieses Actes einladen.

Falls die sofortige Anlegung der Siegel nöthig erschiene, jedoch wegen der Entfernung der Orte oder aus anderen Gründen nicht gemeinschaftlich stattfinden könnte, ist die Localbehörde berechtigt, die Siegel vorläufig ohne die Mitwirkung der Consularbehörde anzulegen und umgekehrt, in beiden Fällen jedoch vorbehaltlich der Verständigung derjenigen Behörde, welche nicht eingeschritten ist, und welcher es freisteht, später ihr Siegel mit dem bereits angelegten zu kreuzen.

Die Siegel der Localbehörde und umgekehrt jene der Consularbehörde dürfen nur unter Mitwirkung der Localbehörde, beziehungsweise der Consularbehörde, abgenommen werden.

Sollte jedoch auf eine von der Consular- an die Localbehörde oder umgekehrt ergangene Einladung zur Abnahme der beiderseitigen Siegel die eingeladene Behörde innerhalb einer Frist von achtundvierzig Stunden, vom Empfange der Verständigung an gerechnet, sich nicht eingefunden haben, so darf die andere Behörde allein zur Vornahme der gedachten Amtshandlung schreiten.

2. Aufnahme des Inventars aller beweglichen Güter und Effecten des Verstorbenen in Gegenwart der Localbehörde,

wenn dieselbe in Folge der an sie ergangenen Verständigung es für nothwendig hält, diesem Acte beizuwohnen.

Die Localbehörde wird den in ihrer Gegenwart aufgenommenen Protokollen ihre Unterschrift beisetzen, ohne für ihre amtliche Intervention irgend eine Gebür ansprechen zu können.

3. Anordnung der öffentlichen Versteigerung jener beweglichen Verlassenschaftsobjecte, welche dem Verderben unterliegen oder deren Aufbewahrung schwierig ist.

Die Consularbehörde wird hievon die Localbehörde verständigen, damit die Versteigerung in den vorgeschriebenen Formen und durch die nach den Landesgesetzen competente Behörde vorgenommen werde.

Im Falle zur Vornahme dieser Versteigerung die Localbehörde berufen wäre, soll sie die Consularbehörde einladen, derselben beizuwohnen.

4. Deponierung an einem sicheren Orte der inventierten Effecten und Wertgegenstände, Aufbewahrung der Eingänge von realisierten Forderungen und erhobenen Renten. Diese Hinterlegung soll im Einvernehmen mit der zur Mitwirkung bei den früheren Amtshandlungen berufenen Localbehörde stattfinden, wenn in Folge der vorhergegangenen Convocation Staatsangehörige des betreffenden Landes oder einer dritten Macht als Interessenten an der Verlassenschaft *ab intestato* oder auf Grund eines Testamentes auftreten sollten, und insoweit es sich darum handeln würde, die nach den Landesgesetzen zu entrichtende Erbsteuer und Übertragungsgebür sicherzustellen.

5. Wenn die Localbehörden nach den Landesgesetzen eine Frist festgestellt haben, innerhalb welcher ihre Nationalen und die Angehörigen einer dritten Macht, welche in dem Lande wohnen, wo der Todesfall eingetreten ist, ihre Ansprüche auf die Verlassenschaft geltend zu machen haben, so wird die Consularbehörde, insolange diese Frist nicht abgelaufen ist, und selbst nach Ablauf derselben, solange der über diese Ansprüche etwa durchzuführende Rechtsstreit, zu dessen Entscheidung die Gerichte des Landes berufen sind, sich noch in der Schwebe befindet, sich darauf beschränken, jene Sicherstellungs- und Verwaltungsmaßregeln zu treffen, welche der Geltendmachung der von jenen

Personen erhobenen Ansprüche vor dem competenten Gerichte keinen Eintrag thun können.

Falls die Wertgegenstände des Nachlasses zur vollständigen Begleichung aller Forderungen nicht hinreichen würden, sollen die Consularbehörden in Gemäßheit der Landesgesetze unverzüglich alle Documente, Effecten und Wertgegenstände, welche zur Verlassenschaft gehören, je nach Gebür entweder der Gerichtsbehörde oder den Concursmasseverwaltern ausfolgen, wobei die Consularbehörde jedoch mit der Vertretung der abwesenden minderjährigen oder sonst zur eigenen Vertretung unfähigen Erben betraut bleibt.

6. Administration und Liquidierung des beweglichen Theiles des Nachlasses, entweder unmittelbar oder durch eine unter ihrer Verantwortung hiezu bestellte Person, ohne dass die Localbehörde in diese Verfügungen einzugreifen berechtigt wäre, vorbehaltlich jedoch der in Nr. 5 dieses Artikels für die dort aufgezählten Fälle festgesetzten Beschränkungen, und unter Festhaltung des Grundsatzes, dass die Consular-Functionäre sich der Entscheidung über alle von den betheiligten Parteien erhobenen Ansprüche zu enthalten und dieselbe dem competenten Gerichte zu überlassen haben, das ist dem Gerichte des Landes in allen jenen Fällen, wo der Anspruch sich nicht auf den Titel des Erbrechtes oder des Vermächtnisses stützt.

Nach Fällung des Urtheiles über die obgedachten, der Entscheidung der Gerichte des Landes vorbehaltenen Ansprüche, oder nach Feststellung des zur Befriedigung derselben erforderlichen Betrages und Leistung einer entsprechenden Sicherstellung, soll der gesammte bewegliche Nachlass, insoweit derselbe nicht zur Sicherstellung dient, nach Abnahme der von der Localbehörde angelegten Siegel, der Consularbehörde zur weiteren Verfügung ausgefolgt werden.

Art. 13. Wenn ein österreichischer oder ungarischer Staatsangehöriger in Italien, oder ein italienischer Staatsangehöriger in einem der Staatsgebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie an einem Orte mit Tod abgegangen ist, wo sich keine Consularbehörde seiner Nation befindet, hat die competente Localbehörde, der Gesetzgebung des

Landes gemäß, zur Inventierung der Effecten und zur Liquidierung des hinterlassenen Vermögens zu schreiten und ist verbunden, in möglichst kurzer Frist von dem Ergebnisse der getroffenen Maßnahmen der betreffenden Botschaft oder Gesandtschaft, oder dem Consulate oder Viceconsulate Anzeige zu erstatten, welche sich dem Orte zunächst befindet, wo die Verlassenschaft auf Grund testamentarischer oder der Intestaterbfolge eröffnet worden ist.

Von dem Augenblicke an jedoch, als der dem Orte, wo die gedachte Verlassenschaft eröffnet wurde, zunächst befindliche Consular-Functionär persönlich oder durch Vermittlung eines Stellvertreters eintritt, hat die Localbehörde ihr Vorgehen den Bestimmungen des Art. 12 der gegenwärtigen Convention entsprechend einzurichten.

Art. 14. Wenn ein Staatsangehöriger eines der hohen vertragschließenden Theile an der in einem der Staatsgebiete des anderen Theiles eröffneten Verlassenschaft, sei es eines Nationalen, sei es eines Eingebornen, sei es eines Staatsangehörigen einer dritten Macht, betheiligt erscheint, so sollen die Localbehörden von der Eröffnung der Verlassenschaft die nächstbefindliche Consularbehörde in Kenntnis setzen.

Art. 15. Die Wertgegenstände und Effecten der einem der beiden vertragschließenden Theile angehörigen Seeleute oder Passagiere, welche an Bord eines Schiffes des anderen Theiles gestorben sind, sollen in dem Ankunftshafen dem Consul der betreffenden Nation behufs Übergabe an die heimatliche Behörde des Verstorbenen zugemittelt werden.

Art. 16. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten können sich an Bord der Schiffe ihrer Nation, nachdem selbe zur freien Pratica zugelassen sind, entweder in eigener Person begeben, oder einen Abgeordneten dahin senden, den Capitän und die Mannschaft vernehmen, die Schiffspapiere prüfen, die Aussagen über ihre Reise und die Zwischenfälle der Fahrt entgegennehmen, die Manifeste (Ladungsverzeichnisse) ausfertigen und die Expedition ihrer Schiffe fördern; endlich sie vor die Gerichte und die Administrativbehörden des Landes begleiten, um ihnen bei den Geschäften, welche sie abzumachen, oder bei dem

Ansuchen, welche sie zu stellen haben, als Dolmetsche und Sachwalter zu dienen.

Die Gerichtsbeamten, sowie die Beamten und Wachen der Zollämter dürfen in keiner Weise Visitationen oder Durchsuchungen an Bord der Schiffe vornehmen, ohne hievon vorläufig der Consularbehörde der Nation, welcher die Schiffe angehören, Kenntnis gegeben zu haben, damit dieselbe der Visitation beiwohnen könne.

Ausgenommen sind jedoch die Fälle, bezüglich welcher zwischen den hohen vertragschließenden Theilen ein davon abweichender Vorgang vereinbart worden ist, oder in der Folge vereinbart würde.

Die erwähnten Functionäre der Gerichte oder der Zollämter sollen desgleichen die gedachten Consularbehörden rechtzeitig verständigen, damit dieselben den von den Kapitänen und den Mannschaften vor den Gerichten und den localen Administrativbehörden abzugebenden Erklärungen beiwohnen, um auf diese Art jeder Irrung und jedem Missverständnisse vorzubeugen, welche die gute Handhabung der Gerechtigkeitspflege beeinträchtigen könnten.

Die zu diesem Zwecke an die Consular-Functionäre zu richtende Mittheilung soll eine genaue Angabe der Stunde enthalten, und falls die letzteren versäumen würden, persönlich zu erscheinen, oder sich durch einen Abgeordneten vertreten zu lassen, soll in ihrer Abwesenheit vorgegangen werden.

Art. 17. In allem, was die Hafenpolizei, die Ein- und Ausladung der Schiffe und die Sicherung der Waren, Güter und Effecten betrifft, sind die Gesetze, Vorschriften und Verordnungen des Landes zu beobachten.

Die Generalconsule, Consule, Viceconsule oder Consularagenten sind ausschließlich mit der Aufrechthaltung der inneren Ordnung an Bord der Handelsschiffe ihrer Nation betraut, und sie haben ausschließlich die zwischen dem Kapitän, den Officieren und den Matrosen entstehenden Streitigkeiten aller Art und insbesondere jene, welche sich auf die Löhnung und Erfüllung gegenseitig eingegangener Verpflichtungen beziehen, zu schlichten.

Die Localbehörden können nur dann einschreiten, wenn die an Bord der Schiffe vorgefallenen Unordnungen geeignet sind, die Ruhe oder die öffentliche Ordnung am Lande

oder im Hafen zu stören, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur Bemannung gehörige Person daran betheiligt wäre.

In allen anderen Fällen werden die obgedachten Behörden sich darauf beschränken, den Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten, sobald diese es aus irgend einem Grunde für angemessen erachten, auf deren Verlangen Beistand zu leisten, um die Anhaltung und Rücksendung an Bord oder die provisorische Haftung jedes in die Musterrolle eingetragenen Individuums zu veranlassen.

Art. 18. Die Generalconsule, Consule, Viceconsule oder Consularagenten können diejenigen Seeleute, sowie alle anderen zur Mannschaft der Kriegs- und Handelsschiffe ihrer Nation gehörigen Personen, welche auf eines der Staatsgebiete der hohen vertragschließenden Theile desertiert sind, verhaften und entweder an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen.

Zu diesem Ende haben sie sich schriftlich an die competenten Localbehörden zu wenden, um durch Vorlage der Schiffsregister oder der Musterrolle, oder, falls das Schiff abgegangen wäre, einer authentischen Abschrift oder eines Auszuges dieser Urkunden, den Nachweis zu führen, dass die reclamierten Individuen wirklich zur Schiffsmannschaft gehörten.

Auf das dergestalt begründete Ersuchen darf die Übergabe des Deserteurs nicht verweigert werden.

Es soll überdies den genannten Consular-Functionären jede Unterstützung und jeder Beistand zur Ausforschung und Anhaltung dieser Deserteure gewährt werden, und sind diese in die Gefängnisse des Landes zu bringen und dort auf Verlangen und Kosten des Consuls oder Viceconsuls so lange in Gewahrsam zu halten, bis derselbe Gelegenheit findet, sie in ihre Heimat zurückzusenden.

Diese Haft darf jedoch nicht länger als drei Monate dauern, nach deren Ablauf und nachdem der Consul drei Tage vorher davon verständigt worden ist, der Verhaftete in Freiheit gesetzt wird und aus derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden darf.

Hat jedoch der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung verübt, so steht es der Localbehörde frei, die

Auslieferung aufzuschieben, bis das gerichtliche Urtheil gefällt und vollständig vollzogen worden ist.

Die hohen vertragschließenden Theile kommen überein, dass Seeleute oder andere Individuen der Schiffsmannschaft, welche Angehörige des Staates sind, wo die Desertion stattfindet, von den Bestimmungen der gegenwärtigen Convention ausgenommen bleiben sollen.

Art. 19. In allen Fällen, wo nicht ein zwischen den Rhedern, Verfrachtern oder Assecuranten getroffenes Übereinkommen entgegensteht, werden die Havarien, welche die Schiffe der betreffenden Länder auf der See erlitten haben, dieselben mögen in die beiderseitigen Häfen freiwillig oder gezwungen einlaufen, durch die Generalconsule, Consule. Viceconsule oder Consularagenten der betreffenden Nation geregelt, woferne nicht Angehörige des Landes, wo die gedachten Functionäre residieren, oder Angehörige einer dritten Macht bei der Havarie betheiligt sind. In diesem Falle und in Ermanglung eines gütlichen Vergleiches zwischen allen betheiligten Parteien soll die Regelung der Havarien durch die Localbehörde stattfinden.

Art. 20. Wenn ein der Regierung oder den Staatsangehörigen des einen der hohen vertragschließenden Theile gehöriges Schiff im Küstengebiete des anderen Theiles Schiffbruch leidet oder auffährt, soll die Obrigkeit den Generalconsul, Consul, Viceconsul oder Consularagenten des Amtsbezirkes, oder in dessen Ermanglung den dem Orte des Unfalles zunächst befindlichen Generalconsul, Consul, Viceconsul oder Consularagenten davon verständigen.

Alle Maßnahmen, welche sich auf die Bergung österreichischer oder ungarischer Schiffe beziehen, die in italieschen Territorial-Gewässern Schiffbruch gelitten haben oder aufgefahren sind, sollen von den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten der österreichisch-ungarischen Monarchie geleitet werden; und anderseits sollen alle Maßnahmen, welche sich auf die Bergung italienischer Schiffe beziehen, die in den Territorialgewässern der österreichisch-ungarischen Monarchie Schiffbruch gelitten haben oder aufgefahren sind, von den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten Italiens geleitet werden.

Das Einschreiten der Localbehörden findet in den Staatsgebieten der vertragschließenden Theile nur statt, um den Consularfunctionären Beistand zu leisten, die Ordnung aufrecht zu halten, die Interessen der nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Berger zu wahren, und den Vollzug der hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr der geborgenen Waren zu befolgenden Vorschriften zu sichern.

In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Generalconsule, Consule, Viceconsule oder Consularagenten oder der zu diesem Ende von ihnen bestellten Abgeordneten haben die Localbehörden alle erforderlichen Vorkehrungen zum Schutze der Personen und zur Erhaltung der Gegenstände zu treffen, welche aus dem Schiffbruche gerettet worden sind.

Aus dem Einschreiten der Localbehörden in diesen verschiedenen Fällen soll kein Anlaß zur Einhebung von irgend welchen Kostenbeträgen genommen werden, mit Ausnahme jener Kosten, welche im gleichen Falle die einheimischen Schiffe zu tragen hätten, sowie des Ersatzes der durch die Operationen des Bergens und die Bewahrung der geborgenen Gegenstände verursachten Auslagen.

Im Falle eines Zweifels über die Nationalität der gescheiterten Schiffe gehören die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Anordnungen zur ausschließlichen Competenz der Localbehörde.

Die hohen vertragschließenden Theile vereinbaren überdies, dass die geborgenen Güter und Effecten, wofern sie nicht zur Consumtion im Lande bestimmt werden, keinerlei Zollgebüren unterliegen.

Art. 21. Die hohen vertragschließenden Theile verpflichten sich, die in ihren Staatsgebieten errichteten und Staatsangehörige des anderen Theiles betreffenden Civilstandesacte sich gegenseitig zu übermitteln, soferne diese Acte zum officiellen Gebrauche nöthig erachtet und von der competenten Behörde verlangt werden.

Wenn ein Staatsangehöriger eines der hohen vertragschließenden Theile innerhalb eines der Staatsgebiete des anderen Theiles sterben sollte, wird der Todesschein von Amtswegen ausgefertigt, und nachdem er mit den erforderlichen Beglaubigungen versehen worden, der Regierung des Verstorbenen übermittelt werden.

Die Ausfertigung sowohl, als die Übermittlung der Todesscheine, sowie aller zu officiellem Gebrauche durch die competente Behörde verlangten Civilstandesacte wird ohne Einhebung irgend welcher Kostenbeträge stattfinden.

Sollten jedoch die fraglichen Acte zu Gunsten einer Privatperson verlangt werden, so wird deren Ausfertigung und Übermittlung nur dann unentgeltlich erfolgen, wenn es sich um eine mittellose Person handelt, und deren Mittellosigkeit durch die competente Localbehörde bestätigt ist.

Art. 22. Ferner ist vereinbart, dass die beiderseitigen Generalconsule, Consule, Viceconsule und Consularagenten, sowie die Kanzler, Secretäre, Consular-Eleven und andere Consularbeamte in den Staatsgebieten der hohen vertragschließenden Theile alle jene Befreiungen, Prärogative, Immunitäten und Privilegien genießen werden, die den Functionären gleicher Classe der meistbegünstigten Nationen zustehen oder zugestanden würden.

Art. 23. Die gegenwärtige Convention soll während eines Zeitraumes von fünf Jahren, vom Tage des Austausches der Ratificationen an gerechnet, in Kraft bleiben.

Im Falle, dass keiner der beiden hohen vertragschließenden Theile zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Termines seine Absicht, die Wirkungen dieser Übereinkunft aufhören zu lassen, in officieller Form kundgeben sollte, bleibt dieselbe in Geltung bis zum Ablaufe eines Jahres von dem Tage ab, an welchem der eine oder der andere der hohen vertragschließenden Theile dieselbe gekündigt haben wird.

Art. 24. Die gegenwärtige Convention wird sofort nach dem sobald als möglieh in Rom erfolgenden Austausche der Ratificationen in den Staatsgebieten der hohen vertragschließenden Theile veröffentlicht werden.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Convention unterzeichnet und derselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Rom, am fünfzehnten Mai des Jahres Tausend achthundert vierundsiebzig.

Consular-Convention mit der Niederlande vom 15. Mai 1856.

Art. I. Österreichische Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten sollen in allen jenen Häfen der niederländischen überseeischen Besitzungen oder Colonien zugelassen werden, welche den Schiffen aller Nationen geöffnet sind.

Art. II. Die österreichischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten werden als Handelsagenten und Beschützer des Seehandels ihrer Nationalen in den im Umfange ihres Consularbezirkes gelegenen Häfen betrachtet.

Sie sind sowohl den Civil- als den Strafgesetzen des Landes, wo sie residieren, unterworfen, unbeschadet der Ausnahmen, welche die gegenwärtige Convention zu ihren Gunsten feststellt.

Art. III. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln müssen, bevor sie zur Ausübung ihrer Functionen zugelassen werden, und in den Genuß der damit verbundenen Vorrechte treten, der Regierung seiner Majestät des Königs der Niederlande eine Bestallungsurkunde in gehöriger Form vorweisen. Nach Erlangung des Exequatur, welches so schleunig als möglich von dem Gouverneur der Colonie contrasigniert werden soll, werden die besagten Consularfunctionäre jedweden Ranges auf den Schutz der Regierung und auf den Beistand der Localbehörden, behufs der freien Ausübung ihrer Functionen Anspruch haben.

Die Regierung behält sich, indem sie das Exequatur ertheilt, das Recht vor, es zurückzuziehen oder durch den Gouverneur der Colonie zurückziehen zu lassen, unter Angabe der Gründe dieser Maßnahme.

Art. IV. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln sind ermächtigt, oberhalb des äußeren Thores ihres Hauses ein Schild mit dem Wappen ihrer Regierung und der Umschrift: „Österreichisches Consulat oder Viceconsulat" aufzustellen.

Es versteht sich von selbst, dass dieses äußere Merkmal niemals so angesehen werden dürfe, als ob es ein Asylrecht

verleihe, oder das Haus und seine Bewohner den Einschreitungen der Territorialjustiz entziehen könne.

Art. V. Nichtsdestoweniger versteht es sich, dass die auf die Consulargeschäfte bezüglichen Archive und Actenstücke vor aller Nachforschung geschützt sein werden, und dass keine Behörde und keine Amtsperson auf irgend eine Weise und unter irgend einem Vorwande sie untersuchen, in Beschlag nehmen, oder darnach forschen dürfe.

Art. VI. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten sind mit keinem diplomatischen Charakter bekleidet. Jedes an die niederländische Regierung zu richtende Begehren soll durch das Organ des in Haag residierenden Agenten geschehen. In Ermanglung eines solchen Agenten und in Dringlichkeitsfällen kann der Generalconsul, Consul oder Viceconsul, unter Nachweisung der Dringlichkeit und unter Darlegung der Beweggründe, um derenwillen das Begehren nicht wohl an die untergeordneten Behörden gerichtet zu werden vermöchte, oder unter Nachweisung, dass die an letztere Behörden bereits früher gerichteten Forderungen erfolglos geblieben seien, mit seinem Begehren sich selbst an den Gouverneur der Colonie wenden.

Art. VII. Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln sind befugt, in den im 1. Artikel erwähnten Häfen Consular-Agenten zu ernennen.

Die Consular-Agenten können, ohne Unterschied, niederländische Unterthanen, Österreicher oder Angehörige irgend eines anderen Landes sein, welche in dem Hafenorte, für welchen der Consular-Agent ernannt wird, sich aufhalten, oder nach den Bestimmungen der Localgesetze zum dortigen Aufenthalte zugelassen werden können.

Diese Consular-Agenten, deren Ernennung der Approbation des Gouverneurs der Colonie zu unterziehen ist, sind mit einer vom Consul, unter dessen Befehlen sie ihre Functionen auszuüben haben, ausgestellten Ernennungsurkunde zu versehen.

Der Gouverneur der Colonie kann in jedem Falle den Consularagenten die vorerwähnte Approbation, unter Mittheilung der Gründe einer solchen Maßnahme an den Generalconsul oder Consul, entziehen.

Art. VIII. Die von den Consular-Functionären jedweden Ranges ausgestellten oder visierten Pässe entheben keineswegs von der Nothwendigkeit, sich mit den zur Reise oder zur Niederlassung in den Colonien von den Localgesetzen vorgeschriebenen Documenten zu versehen. Dem Gouverneur der Colonie ist das Recht vorbehalten, einem Individuum, welchem ein Pass verabfolgt worden, den Aufenthalt in der Colonie zu verbieten, oder dessen Abreise anzuordnen.

Art. IX. Wenn ein österreichisches Schiff an den Küsten einer niederländischen Colonie scheitert, wird der am Orte des Schiffbruches oder der Bergung anwesende Generalconsul, Consul, Viceconsul oder Consularagent, in Abwesenheit oder mit Einwilligung des Capitäns, alle nothwendigen Maßregeln treffen, welche geeignet sind, das Schiff, die Ladung und alles, was dazu gehört, zu retten.

In Abwesenheit eines Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consularagenten werden die am Orte, wo das Schiff gescheitert ist, befindlichen niederländischen Behörden, die von den Gesetzen der Colonie vorgeschriebenen Vorkehrungen treffen.

Art. X. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten können — insofern die Auslieferung von Ausreißern österreichischer Handels- oder Kriegsschiffe vertragsmäßig stipuliert worden ist — den Beistand der Localbehörden zur Festnehmung, Verwahrung und Festhaltung der Deserteure solcher Schiffe in Anspruch nehmen; sie werden sich zu diesem Behufe an die competenten Functionäre wenden und die besagten Deserteure schriftlich reclamieren, indem sie durch die Schiffsregister, Mannschaftsrollen oder irgend ein anderes authentisches Actenstück darthun, dass die reclamierten Individuen einen Theil der Schiffsmannschaft ausmachten.

Auf ein derart begründetes Begehren soll die Auslieferung zugestanden werden, wofern das betreffende Individuum nicht Angehöriger der Nation ist, von welcher man es reclamiert. Die Localbehörden sind gehalten, alle ihnen zustehende Autorität anzuwenden, damit die Festnehmung der Ausreißer bewerkstelligt werde.

Wenn dergleichen Deserteure festgenommen sind, sollen sie zur Verfügung der Consularfunctionäre gestellt, und

können auf Verlangen und Kosten derer, welche sie reclamieren, in den öffentlichen Gefängnissen verwahrt werden, um auf die Schiffe, zu welchen sie gehören, oder auf andere österreichische Nationalschiffe gebracht zu werden. Wenn jedoch ihre Zurücksendung nicht binnen drei Monaten vom Tage ihrer Festnehmung an stattfindet, so werden sie in Freiheit gesetzt und können wegen desselben Grundes nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, dass, wenn der Deserteur ein Verbrechen, Vergehen oder eine Übertretung begangen hätte, seine Auslieferung solange verschoben bleiben kann, bis das Gericht, vor welchem die Sache anhängig ist, das Urtheil gesprochen haben und dieses Urtheil zur Vollstreckung gebracht sein wird.

Art. XI. Wenn ein österreichischer Unterthan stirbt, ohne bekannte Erben oder Testamentsvollstrecker zu hinterlassen, so sollen die nach den Gesetzen der Colonie mit der Verwaltung des Nachlasses betrauten niederländischen Behörden hievon den Consularfunctionären Kenntnis geben, damit diese an die Interessenten die nöthigen Verständigungen gelangen lassen.

Art. XII. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten sollen als solche das Recht haben, insoweit die österreichische Gesetzgebung dies gestattet, bei Streitigkeiten, welche zwischen den Capitänen und den Mannschaften der österreichischen Schiffe entstehen, als Schiedsrichter gewählt zu werden, und dies ohne Dazwischenkunft der Ortsbehörden, wenn nicht etwa das Benehmen der Mannschaften oder des Capitäns von solcher Beschaffenheit wäre, dass hiedurch die Ordnung oder Ruhe des Landes gestört werden könnte, oder die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten den Beistand der besagten Behörden zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen.

Es versteht sich jedoch, dass diese Art von Urtheil oder schiedsrichterlicher Entscheidung die streitenden Theile des ihnen zustehenden Rechtes nicht berauben wird, ihrerseits an die richterliche Behörde ihres eigenen Landes sich zu wenden, wenn die Gesetzgebung dieses letzteren ihnen dieses Recht zuerkennt.

Art. XIII. Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, welche nicht Unterthanen der Niederlande sind, welche zur Zeit ihrer Ernennung nicht als Einwohner in dem Königreiche der Niederlande oder seinen Colonien ansässig sind, und welche außer ihren Consularfunctionen keine anderen Verrichtungen, kein Gewerbe oder Handel betreiben, sind — insoferne in Österreich die gleichen Begünstigungen den niederländischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten zugestanden werden — von der Militäreinquartierung, von der Personalsteuer, und überdies von allen öffentlichen oder Gemeindeauflagen, welche die Eigenschaft von persönlichen Auflagen haben, befreit. Diese Befreiung kann sich aber niemals auf die Zollgebüren oder andere indirecte oder Realabgaben erstrecken.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, welche nicht Einheimische oder nicht anerkannte Unterthanen der Niederlande sind, welche aber zugleich mit ihren Consularfunctionen irgend ein Gewerbe oder einen Handelszweig betreiben, sind gehalten, die Lasten, Auflagen und Steuern gleich den niederländischen Unterthanen und anderen Einwohnern zu tragen und zu entrichten.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, welche niederländische Unterthanen sind, denen aber bewilligt wurde, die ihnen durch die österreichische Regierung verliehenen Consularfunctionen auszuüben, sind verpflichtet, alle wie immer gearteten Auflagen und Steuern zu entrichten.

Art. XIV. Die österreichischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten werden in den niederländischen Colonien alle übrigen Vorrechte, Befreiungen und Immunitäten genießen, welche in der Folge den Agenten desselben Ranges der am meisten begünstigten Nation gewährt werden.

Art. XV. Die gegenwärtige Convention soll während fünf Jahre, vom Tage der Ratificationsauswechslung an — welche in dem Zeitraume von sechs Monaten, oder wo möglich, noch früher stattzufinden hat — in Kraft bleiben.

In dem Falle, dass weder der eine noch der andere der contrahierenden Theile zwölf Monate vor Ablauf der besagten

Periode von fünf Jahren seine Absicht kund gegeben hätte, die Wirkungen dieser Convention aufhören zu lassen, soll dieselbe noch durch ein weiteres Jahr in Kraft bleiben nach jenem Tage, an welchem der eine oder der andere Theil sie gekündigt hätte.

Zur Beglaubigung dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten die gegenwärtige Convention unterzeichnet und derselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Haag, in doppelter Ausfertigung, am neunundzwanzigsten Tage des Monates December im Jahre des Heils Eintausend achthundert fünfzig fünf.

Convention mit Marokko wegen Ausübung des Schutzrechtes. 3. Juli 1880.

Art. 1. Die Bedingungen, unter denen der Schutz gewährt werden kann, sind jene, welche im englischen und im spanischen Vertrage mit der marokkanischen Regierung und in der zwischen dieser Regierung, Frankreich und anderen Mächten im Jahre 1863 abgeschlossenen Convention vereinbart worden sind, mit Ausnahme der durch die gegenwärtige Convention eingeführten Abänderungen.

Art. 2. Die fremden Vertreter, Chefs der Missionen können ihre Dolmetscher und Beamten unter den marokkanischen Unterthanen oder anderen Staatsangehörigen wählen.

Diese Schutzbefohlenen werden keinen anderen Auflagen, Steuern oder Taxen unterworfen sein, mit Ausnahme dessen, was in den Artikeln 12 und 13 festgestellt wird.

Art. 3. Die Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, welche Amtsvorstände sind und in den Staaten des Sultans von Marokko residieren, werden aus den Unterthanen des Sultans nicht mehr als einen Dolmetsch, einen Soldaten und zwei Diener wählen können, außer in dem Falle, wenn sie einen eingeborenen Sekretär benöthigen.

Diese Schutzbefohlenen werden gleichfalls keiner anderen Auflage, Steuer oder Taxe unterworfen sein, mit Ausnahme dessen, was in den Artikeln 12 und 13 festgestellt wird.

Art. 4. Wenn ein fremder Vertreter einen Unterthan des Sultans zum Consularagenten in einer Küstenstadt ernennt, so wird dieser Agent respectiert und geehrt werden, sowie auch seine, mit ihm unter demselben Dache wohnende Familie, welche, sowie er selbst, keinerlei Auflage, Steuer oder Taxe, mit Ausnahme der in den Artikeln 12 und 13 festgesetzten unterworfen sein wird, aber er wird nicht das Recht haben, außer seiner Familie andere Unterthanen des Sultans in seinen Schutz zu nehmen. Er wird jedoch behufs Ausübung seiner Functionen einen Soldaten haben können, welcher sein Schutzbefohlener ist.

Die Gerenten der Viceconsulate, welche Unterthanen des Sultans sind, werden während der Ausübung ihrer Functionen dieselben Rechte genießen, wie die Consularagenten, die Unterthanen des Sultans sind.

Art. 5. Die marokkanische Regierung erkennt den Ministern, Geschäftsträgern und anderen Vertretern das ihnen durch die Verträge gewährleistete Recht zu, die Personen, welche sie zu ihrem persönlichen Dienste, oder zu dem ihrer Regierung verwenden, zu wählen, jedoch nicht aus den Scheiks oder andern Angestellten der marokkanischen Regierung, wie auch abgesehen von den die Schutzwachen bildenden Maghaznias, nicht aus den Soldaten der Linie und Cavallerie. Ebenso werden sie keinen unter gerichtlicher Verfolgung stehenden marokkanischen Unterthan anstellen können.

Es ist selbstverständlich, dass die Rechtsstreitigkeiten, welche vor der Aufnahme in das Schutzverhältnis bereits anhängig waren, bei den Gerichten, vor welchen das Verfahren begonnen hat, ausgetragen werden.

Der Urtheilsexecution wird kein Hindernis in den Weg gelegt werden.

Die marokkanische Lokalbehörde wird jedoch Sorge dafür tragen, dass das gefällte Urtheil sogleich der Gesandtschaft, dem Consulate oder der Agentie, unter welcher der Schutzbefohlene steht, mitgetheilt wird.

Rechtsstreitigkeiten, welche Personen, die nicht mehr in dem Schutzverhältnisse stehen, betreffen, und bereits vor dem Aufhören des letzteren begonnen haben, werden von dem Gerichte, bei dem sie zuerst anhängig waren, zu Ende geführt werden.

Das Recht des Schutzes findet keine Anwendung auf Personen, welche wegen eines Vergehens oder Verbrechens verfolgt sind, bevor nicht von der Lokalbehörde das Urtheil gefällt wurde, und sie eventuell ihre Strafe abgebüßt haben.

Art. 6. Das Schutzrecht erstreckt sich auf die Familie des Schutzbefohlenen; seine Behausung wird respectiert werden.

Als zur Familie gehörig werden nur die Gattin, die Kinder und die unter demselben Dache wohnenden minderjährigen Verwandten betrachtet.

Der Schutz ist nicht erblich. Eine einzige Ausnahme, welche bereits durch die Convention von 1863 aufgestellt wurde, und welche kein Präcedens schaffen soll, wird zu Gunsten der Familie Benschimol aufrecht erhalten. Wenn übrigens der Sultan von Marokko eine andere Ausnahme gewähren würde, so hätte jede der vertragschließenden Mächte das Recht, solches Zugeständnis auch für sich zu beanspruchen.

Art. 7. Die fremden Vertreter werden den Minister des Äußern des Sultans schriftlich von der durch sie getroffenen Wahl eines Angestellten verständigen.

Sie werden jährlich dem genannten Minister ein Namensverzeichnis der Personen übermitteln, welche sie oder ihre Agenten in den Staaten des Sultans von Marokko unter Schutz genommen haben.

Diese Liste wird den Localbehörden übermittelt werden, welche nur diejenigen Personen, die in denselben eingetragen sind, als Schutzbefohlene betrachtet werden.

Art. 8. Die Consularagenten werden jährlich der Behörde des Landes, in welchem sie residieren, eine mit ihrem Siegel versehene Liste der von ihnen beschützten Personen übermitteln. Diese Behörde wird die Liste dem Minister des Äußeren einsenden, damit, wenn dieselbe nicht den bestehenden Vorschriften entspräche, die Vertreter in Tanger davon in Kenntnis gesetzt werden würden.

Der Consularbeamte ist gehalten, die Veränderungen sogleich anzuzeigen, welche unter den Schutzgenossen seines Consulates eintreten.

Art. 9. Die einheimischen Diener, Pächter, und andere Angestellten der einheimischen Secretäre und Dolmetsche

sind des Schutzes nicht theilhaftig; dasselbe gilt von den marokkanischen Angestellten und Dienern der fremden Unterthanen.

Die Localbehörde wird jedoch einen Angestellten oder Diener, sei es eines eingeborenen Functionärs, welcher im Dienste einer Gesandtschaft oder eines Consulates steht, sei es eines fremden Unterthans oder Schutzbefohlenen, nicht verhaften können, ohne zuvor die ihm vorgesetzte Behörde benachrichtigt zu haben.

Wenn ein im Dienste eines fremden Unterthans stehender marokkanischer Unterthan jemanden tödtet, verwundet oder dessen Hausrecht verletzt, wird er sofort verhaftet werden; jedoch ist die diplomatische oder Consularbehörde, unter welcher er steht, ohne Verzug hievon zu benachrichtigen.

Art. 10. An den Verhältnissen der Sensale, wie dieselben durch die Verträge und durch die Convention von 1863 festgestellt wurden, wird nichts geändert, mit Ausnahme dessen, was bezüglich der Steuern in den folgenden Artikeln bestimmt ist.

Art. 11. Allen Fremden in Marokko wird das Recht des Grunderwerbes zuerkannt.

Der Ankauf von Grundeigenthum soll mit vorgängiger Einwilligung der Regierung erfolgen und die Besitztitel werden den durch die Landesgesetze vorgeschriebenen Förmlichkeiten unterliegen.

Alle Fragen, welche über dieses Recht entstehen könnten, werden nach eben diesen Gesetzen entschieden, mit Vorbehalt der in den Verträgen festgesetzten Berufung an die Minister des Äußeren.

Art. 12. Die Fremden und die Schutzbefohlenen, welche Eigenthümer oder Pächter bebauter Ländereien sind, sowie die ackerbautreibenden Sensale werden die Grundsteuer entrichten. Sie werden jährlich dem Consul ein genaues Verzeichnis ihres Besitzes und in dessen Hände den Betrag der Steuer erlegen.

Wer eine falsche Angabe macht, wird als Strafe den doppelten Betrag der Steuer zahlen, welche er vorschriftsmäßig für die nicht angegebenen Güter sonst hätte entrichten müssen. Im Wiederholungsfalle wird diese Geldstrafe verdoppelt werden.

Die Beschaffenheit, die Einhebungsart, die Termine und die Höhe dieser Steuer werden den Gegenstand eines besonderen Übereinkommens zwischen den Vertretern der Mächte und dem Minister des Äußern Seiner Sherifischen Majestät bilden.

Art. 13. Die Fremden, die Schutzgenossen und die Sensale, welche Eigenthümer von Tragthieren sind, werden die sogenannte Thortaxe entrichten. Die Höhe und die Einhebungsart dieser Taxe, die von Fremden und Einheimischen gleichmäßig zu tragen ist, werden ebenfalls Gegenstand eines besonderen Übereinkommens zwischen den Vertretern der Mächte und dem Minister des Äußern Seiner Sherifischen Majestät bilden.

Die erwähnte Taxe wird ohne ein neuerliches Einvernehmen mit den Vertretern der Mächte nicht erhöht werden können.

Art. 14. Die Vermittlung der Dolmetsche, einheimischen Secretäre und Soldaten der verschiedenen Gesandtschaften und Consulate wird, wenn es sich um Personen handelt, die nicht unter dem Schutze der Gesandtschaft oder des Consulates stehen, nur dann zugelassen werden, wenn sie Inhaber einer vom Missionschef oder von der Consularbehörde ausgefertigten Legitimation sind.

Art. 15. Jeder im Auslande naturalisierte marokkanische Unterthan, welcher nach Marokko zurückgekehrt, wird, nach einem Aufenthalte von gleicher Dauer, wie derjenige, welcher nothwendig war, um die Naturalisation zu erlangen, zwischen seiner vollständigen Unterwerfung unter die Gesetze des Reiches oder der Verpflichtung Marokko zu verlassen, optieren müssen, es sei denn, daß nachweislich die Naturalisation im Auslande mit Zustimmung der marokkanischen Regierung erlangt worden ist. Die fremde Staatsangehörigkeit, welche bis zum heutigen Tage von marokkanischen Unterthanen gemäß den Gesetzen jedes Landes erworben wurde, wird für dieselben mit allen ihren Wirkungen, ohne irgend eine Beschränkung, aufrecht erhalten.

Art. 16. In Hinkunft wird kein regelwidriger noch officiöser Schutz ausgeübt werden können. Die marokkanischen Behörden werden unter keinen Umständen ein anderes Schutzverhältnis anerkennen, welcher Art es auch immer sein mag,

als ein solches, das in der gegenwärtigen Convention ausdrücklich vorgesehen ist.

Die Ausübung des auf dem Herkommen beruhenden Schutzvertheilungsrechtes wird für die alleinigen Fälle vorbehalten, in denen es sich darum handelt, einen Marokkaner für hervorragende, einer fremden Macht geleistete Dienste, oder aus anderen, ganz ausnahmsweisen Gründen zu belohnen. Die Art dieser Dienste und die Absicht, dieselben durch die Verleihung des Schutzes zu belohnen, werden vorher dem Minister des Äußern in Tanger bekannt gegeben werden, damit er nöthigenfalls seine Bemerkungen vorbringen könne; die endgiltige Schlussfassung bleibt jedoch der Regierung vorbehalten, welcher der Dienst geleistet worden ist. Die Anzahl solcher Schutzbefohlenen darf zwölf für jede Macht, welche Zahl als die höchste zulässige festgesetzt wird, nicht überschreiten, es sei denn, dass die Zustimmung des Sultans hiezu erlangt wird.

Die Rechtslage der Schutzbefohlenen, welche den Schutz auf Grund des für die Zukunft durch die gegenwärtigen Bestimmungen geregelten Gewohnheitsrechtes erlangt haben, wird ohne Beschränkung der Anzahl hinsichtlich der gegenwärtig im Besitze des Schutzrechtes Befindlichen dieser Kategorie für ihre Person, sowie für ihre Familie ganz die gleiche sein, wie die der übrigen Schutzbefohlenen.

Art. 17. Marokko erkennt sämmtlichen bei der Madrider Conferenz vertretenen Mächten das Recht der meistbegünstigten Nation zu.

Art. 18. Die vorliegende Convention wird ratificiert und die Ratificationen in Tanger ehethunlichst ausgetauscht werden.

Infolge ausnahmsweiser Zustimmung der hohen vertragschließenden Theile werden die Bestimmungen der gegenwärtigen Convention bereits mit dem Tage der in Madrid erfolgten Unterzeichnung in Kraft treten.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Convention unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt. Ausgefertigt zu Madrid in 13 Exemplaren den 31. Juli 1880.

---

1. Kaiserliche Verordnung vom 18. December 1875,

wodurch auf Grund des Gesetzes vom 20. Jänner 1875 (R. G. Bl. Nr. 12), betreffend Änderungen in der Gerichtsbarkeit der österreichisch-ungarischen Consulargerichte in Egypten, die Gerichtsbarkeit dieser Consulargerichte mit Wirksamkeit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom Tage, mit welchem die gegenwärtige Verordnung in Kraft tritt, für die Dauer von fünf Jahren eingeschränkt und theilweise an die in Egypten errichteten neuen Gerichte übertragen wird.

§. 1. Aus der den Consuln der österreichisch-ungarischen Monarchie in Egypten zustehenden Gerichtsbarkeit in bürgerlichen Rechtsangelegenheiten werden jene Rechtsstreitigkeiten ausgeschieden, in welchen eine der Parteien einem fremden Staate angehört, oder in welchen eine in Egypten gelegene unbewegliche Sache oder ein Recht auf eine solche Sache den Gegenstand des Streites bildet.

Für die Entscheidung von Statusfragen jedoch bleibt die Gerichtsbarkeit der österreichisch-ungarischen Consuln in Egypten im bisherigen Umfange auch dann aufrecht, wenn die Nothwendigkeit der Entscheidung der Statusfrage sich im Zuge der den neuen Gerichten übertragenen Rechtsstreitigkeiten ergibt.

§. 2. Aus der den österreichisch-ungarischen Consuln in Egypten zukommenden Wirksamkeit in Strafsachen werden ausgeschieden die Amtshandlungen, welche betreffen:

1. Übertretungen.

2. Jene Verbrechen und Vergehen, welche unmittelbar gegen die Richter, die Geschwornen oder die sonstigen Beamten der von der egyptischen Regierung eingesetzten neuen Gerichte, in Ausübung oder aus Anlass der Ausübung ihres Berufes verübt werden, und zwar:

a) Beleidigungen durch Geberden, Worte oder Drohungen;

b) Verleumdungen, Schmähungen, wenn sie in Gegenwart des betreffenden Richters, Geschwornen oder Justizbeamten oder innerhalb der Geschäftsräume des Gerichtes vorgebracht oder mittelst öffentlicher Anschläge,

Schriften, Drucksachen, Abbildungen oder Darstellungen verbreitet werden;

c) Thätlichkeiten gegen ihre Person, insbesondere Misshandlungen, Körperverletzungen und vorsätzliche Tödtung mit oder ohne Überlegung;

d) Thätlichkeiten oder Drohungen gegen die erwähnten Personen, um sie zur Vornahme einer pflichtwidrigen oder ungesetzlichen Handlung oder zur Unterlassung einer pflichtmäßigen oder gesetzlichen Handlung zu bestimmen;

e) Missbrauch der Amtsgewalt von Seite eines öffentlichen Functionärs gegen die erwähnten Personen zu gleichem Zwecke;

f) Versuch unmittelbarer Bestechung der erwähnten Personen;

g) Beeinflussung eines Richters zu Gunsten einer Partei seitens eines öffentlichen Functionärs.

3. Verbrechen und Vergehen, welche unmittelbar gegen die Vollstreckung von Urtheilen und gerichtlichen Anordnungen gerichtet sind, nämlich:

a) thätlicher Angriff oder gewaltsamer Widerstand gegen Mitglieder des Gerichtes in Ausübung ihres Amtes oder gegen gerichtliche Beamte bei der gesetzlichen Ausübung von Amtshandlungen zur Vollstreckung von Urtheilen oder gerichtlichen Anordnungen oder gegen Beamte oder Mannschaften der öffentlichen Gewalt, welche berufen sind, bei der Vollstreckung Hilfe zu leisten;

b) Missbrauch der Amtsgewalt seitens eines öffentlichen Functionärs zur Verhinderung der Vollstreckung;

c) Entwendung gerichtlicher Actenstücke zu demselben Zwecke;

d) Verletzung gerichtlich angelegter Siegel, vorsätzliches Beiseiteschaffen von Gegenständen, welche auf Grund einer gerichtlichen Anordnung oder eines Urtheiles in Beschlag genommen worden sind;

e) Entweichung von Gefangenen, welche auf Grund einer gerichtlichen Anordnung oder eines Urtheiles in Haft genommen sind, und Handlungen, welche eine solche Entweichung unmittelbar herbeigeführt haben;

f) Verheimlichung der in solchen Fällen entwichenen Gefangenen.

4. Jene Verbrechen und Vergehen, welche den Richtern, Geschwornen und Justizbeamten zur Last gelegt werden, wenn die Beschuldigung dahin geht, dass sie dieselben in Ausübung ihres Berufes oder infolge eines Missbrauches ihrer Amtsgewalt begangen haben.

Hieher gehören nebst den gemeinen Verbrechen, welche den erwähnten Personen unter solchen Umständen zur Last gelegt werden können, auch noch nachstehende besondere Verbrechen und Vergehen:

a) ungerechte Entscheidung aus Gunst oder Feindschaft;
b) Bestechung;
c) unterlassene Anzeige einer versuchten Bestechung;
d) Justizverweigerung;
e) unerlaubte Gewalt gegen Privatpersonen;
f) Eindringen in die Wohnung eines Anderen, ohne Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften;
g) Erpressungen;
h) Unterschlagung öffentlicher Gelder;
i) ungesetzliche Verhaftung;
k) Fälschung von Urtheilen und Actenstücken.

Unter der Bezeichnung von Justizbeamten werden auch die Schriftführer, die beeideten Gehilfen der Schriftführer, die bei dem Gerichte bestellten Dolmetsche und die Gerichtsvollzieher verstanden, nicht aber solche Personen, welche außerdem von Fall zu Fall von dem Gerichte mit einer Zustellung oder einem Gerichtsvollzieheracte betraut worden sind.

Unter der Bezeichnung von Richtern werden auch die Beisitzer verstanden.

Die Consulargerichtsbarkeit bleibt jedoch für alle unter Ziffer 2 und 3 aufgeführten Verbrechen und Vergehen in Wirksamkeit, wenn der verletzte Richter oder Justizbeamte den Strafantrag bei dem Consulargerichte eingebracht hat.

§. 3. Die nach den §§. 1 und 2 dieser Verordnung aus der Gerichtsbarkeit der Consulargerichte ausgeschiedenen Angelegenheiten werden an die neuen Gerichte übertragen.

Diese Bestimmung erstreckt sich auch auf die Bestrafung von Zeugen, welche ohne gesetzlichen Grund die Ablegung oder Beeidigung eines Zeugnisses vor den neuen Gerichten

verweigern, ferner auf die Bestrafung von Geschwornen oder Beisitzern dieser Gerichte, welche ohne genügende Entschuldigung sich ihren Obliegenheiten entziehen.

Bei den Verhandlungen vor diesen Gerichten findet eine Assistenz durch den Consul oder dessen Vertreter nicht statt.

§. 4. Die Vollstreckung der von den neuen Gerichten in Egypten geschöpften Erkenntnisse in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ist den neuen Gerichten überlassen. Der Consul hat das Recht, bei dem Vollzuge gegenwärtig zu sein.

§. 5. So lange nicht ermittelt ist, dass in Egypten entsprechende Einrichtungen für die Verwahrung von Häftlingen bestehen, sind die Beschuldigten zum Zwecke ihrer vorläufigen Verwahrung den österreichisch-ungarischen Consuln zu übergeben, falls nicht die Consuln auf deren Übernahme verzichten, die zu einer Freiheitsstrafe Verurtheilten in die Consulararreste abzuliefern, wenn die Consuln dies verlangen. Die zum Tode Verurtheilten sind, falls die rechtzeitig zu verständigenden Consuln sie reclamieren, denselben zu überlassen.

§. 6. Die Generalconsuln, die Consuln, die Viceconsuln, ihre Familien und alle in ihrem Dienste befindlichen Personen unterstehen nicht der Gerichtsbarkeit der neuen Gerichte. In Ansehung dieser Personen und ihrer Wohnhäuser bleiben die bisherigen Gerichtsbarkeitsverhältnisse unverändert.

Dies gilt auch hinsichtlich jener religiösen Anstalten, welche gegenwärtig unter dem Schutze der österreichisch-ungarischen Monarchie stehen, jedoch nur insoweit diese Anstalten als Corporationen in Betracht kommen.

§. 7. Wenn zwischen dem Consul und einem der neuen Gerichte eine Meinungsverschiedenheit darüber entsteht, ob eine strafbare Handlung als eine solche zu betrachten sei, hinsichtlich welcher nach den §§. 2 und 3 dieser Verordnung die Strafgerichtsbarkeit der neuen Gerichte begründet ist, so entscheidet darüber ein Schiedsgericht, welches aus zwei von dem Consul bezeichneten fremden Consuln und aus zwei von dem Präsidenten des Appellhofes in Alexandrien bestellten Räthen oder Richtern besteht. Der Ausspruch dieses Schiedsgerichtes ist endgiltig.

§. 8. Hinsichtlich der bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und der Strafsachen, welche an dem Tage, an welchem diese Verordnung in Wirksamkeit tritt, bereits bei den Consulargerichten in Egypten anhängig sind, bleibt die Gerichtsbarkeit dieser Consulargerichte im bisherigen Umfange aufrecht.

Auf übereinstimmenden Antrag beider Parteien können jedoch auch bereits anhängige bürgerliche Rechtsstreitigkeiten an die neuen Gerichte übertragen werden, wenn deren Zuständigkeit für die Zukunft auf Rechtsstreitigkeiten dieser Art sich erstreckt.

Die Entscheidung über schwebende Reclamationen gegen die egyptische Regierung in Betreff privatrechtlicher Ansprüche, deren Austragung der bisherigen Gerichtsbarkeit der österreichisch-ungarischen Consulate entzogen war, erfolgt auf Grund eines zwischen der österreichisch-ungarischen und der egyptischen Regierung getroffenen besonderen Übereinkommens.

§. 9. Diese Verordnung tritt mit dem Tage in Wirksamkeit, an welchem, nach erfolgter Publication der neuen egyptischen Gesetzbücher und des *Réglement d'organisation judiciaire pour les procès mixtes en Egypte,* die neuen egyptischen Gerichte ihre ämtliche Thätigkeit beginnen werden.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung ist der Justizminister beauftragt.

Wien, am 18. December 1875.

2. Kaiserliche Verordnung vom 25. December 1881,

wodurch auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1881, betreffend die Consulargerichtsbarkeit in Egypten, die Einschränkung der Gerichtsbarkeit der österreichisch-ungarischen Consulargerichte und deren theilweise Übertragung an die in Egypten errichteten neuen Gerichte verlängert wird.

§. 1. Die mit der kaiserlichen Verordnung vom 18. December 1875 über die Änderungen in der Gerichtsbarkeit der österreichisch-ungarischen Consulargerichte in Egypten erlassenen Bestimmungen bleiben, in Verlängerung des mit der kaiserlichen Verordnung vom 11. Februar 1881 angesetzten Termines, vorläufig bis 1. Februar 1883 in Geltung.

§. 2. Mit dem Vollzuge dieser Verordnung ist der Justizminister beauftragt.

Wien, am 25. December 1881.

Das internationale Seerecht in Friedenszeiten.

Ad Artikel „Territorialmeere, Meerengen".

22. a) Suezcanal-Reglement.*)

Art. 1. Jeder Schiffsführer verpflichtet sich bei Entgegennahme eines Exemplares dieses Reglements vor der Einfahrt in den Canal sich genau darnach zu halten und in allen Punkten jenen Vorkehrungen nachzukommen, welche hinsichtlich der Ausführung dieses Reglements nothwendig sind.

Art. 2. Die Durchfahrt durch den Suezcanal, welcher in seiner ganzen Länge eine Tiefe von acht Metern hat, ist allen Schiffen jeder Nationalität gestattet, vorausgesetzt, dass sie nicht tiefer als 7·5 Meter tauchen und zwar unter den nachfolgenden Bedingungen: Segelschiffe von über 50 Tonnen sind verpflichtet sich durchschleppen zu lassen; Dampfer können mit ihrer eigenen Dampfkraft durch den Canal fahren oder unter der bemerkten Bedingung geschleppt werden.

Art. 3. Die Maximalgeschwindigkeit der Schiffe bei der Durchfahrt ist auf 10 Kilometer, das ist $5^1/_3$ Seemeilen per Stunde festgesetzt.

Art. 4. Jedes Schiff von mehr als 100 Tonnen muss bei der Durchfahrt einen Lootsen der Gesellschaft nehmen,

---

*) Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens Nr. 8. 1878.

welcher die nöthigen Weisungen über das einzuhaltende Fahrwasser gibt; der Kapitän bleibt in Bezug auf die, durch die Führung und die Manöver seines Schiffes hervorgerufenen Grundberührungen oder sonstige Zufälligkeiten verantwortlich. Die Lootsen stellen den Schiffskapitänen lediglich ihre Erfahrung und praktische Kenntnis des Canales zur Verfügung. Nachdem dieselben weder mit den Mängeln, noch den Eigenheiten eines jeden Schiffes und seiner Maschine beim Stoppen und Steuern völlig vertraut sein können, muß die Verantwortung für die Führung des Schiffes ausschließlich dem Kapitän überlassen werden.

Art. 5. Wenn ein Schiff, das den Canal passieren will, seinen Ankerplatz bei Port Saïd oder Suez genommen hat, so muss der Kapitän sich in das Transito-Bureau begeben und dort die Gebüren für Passage, Lootsen, Remorquage und Aufenthalt entrichten. Darüber wird ihm eine Quittung ausgestellt. Der Kapitän hat die folgenden schriftlichen Angaben zu machen: Name und Nationalität des Schiffes, Name des Kapitäns, Name des Rheders oder Verfrachters, Hafen des Auslaufens und der Bestimmung, Tiefgang des Schiffes, Anzahl der Passagiere, Tonnengehalt des Schiffes nach der gesetzlichen Aichung bestätigt durch den Vorweis des speciellen Suezcanal-Certificates oder durch die in Übereinstimmung mit den Regeln der internationalen Tonnencommission in Constantinopel im Jahre 1873 ausgestellten officiellen Schiffspapiere.

Art. 6. Die Gesellschaft bestimmt die Stunde der Abfahrt jedes Schiffes und seiner nachfolgenden Aufenthaltspunkte in der Art, um ebensowohl volle Sicherheit für die Schiffahrt, als die möglichste Schnelligkeit der Passage der Postdampfer zu erzielen. Demgemäß kann kein Schiff rechtmäßig die augenblickliche Durchfahrt, noch eine Entschädigung für eine aus obigen Anordnungen entspringende Verzögerung beanspruchen.

Art. 7. Jedes Schiff hat bei der Durchfahrt die Raaen zu brassen, die Leesegelspieren einzuholen und seine Boote innenbords zu holen.

Außer den zwei Bugankern muss das Schiff zwei Anker, einen vorne und einen achter führen, die bereit sein müssen auf das erste Commando des Lootsen zu fallen.

Art. 8. §. 1. Jedes Schiff muss während der Durchfahrt ein Boot nachschleppen, in welchem eine Trosse derart bereit zu sein hat, um sie im Bedarfsfalle sofort an eines der beiden Ufer zu bringen und an einer der Belegsäulen festzulegen.

§. 2. Der Kapitän hat bei Tag und bei Nacht eine Wachmannschaft auf Deck zu halten, welche bereit sein muss, sofort die Schlepptrosse zu fieren oder zu kappen. Jedes vierkant vertäute Schiff muss sich an die Belegsäulen im Lee anlegen, um so den Bugsierdampfern, Barkassen und sonstigen Lichterbooten freie Passage zu lassen.

§. 3. Die Schiffahrt im Canal zur Nachtzeit ist bloß unter ausnahmsweisen Umständen und unter der vom Capitän schriftlich abzugebenden Erklärung der vollen Verantwortlichkeit für etwa begegnenden Schiffen oder dem Gesellschaftsmaterial zugefügten Schaden gestattet. Während der Fahrt zur Nachtzeit haben die Schiffe die vorschriftsmäßigen Laternen und Positionslichter zu führen; vorne muß ein Ausluger postiert sein. Die vertäuten Schiffe haben in der Nacht ein weißes Licht vorne und ein solches achter zu führen und den gebräuchlichen Auslug zu halten.

Bei der Annäherung von Schleppern, Dampfbarken u. s. w. oder von einem Schiffe, das passieren will, hat das vertäute Schiff, die für die Passage freie Seite durch zwei weiße Lichter zu bezeichnen.

§. 4. Jedes Dampfschiff, einschließlich der Schlepper hat bei Annäherung an die Curven des Canals, bei Annäherung von entgegenkommenden oder vorzufahrenden Schiffen aller Art, mit der Dampfpfeife Signal zu geben. Die Dampfschiffe haben zu stoppen, wenn der Canal irgendwie nicht klar erscheint.

Bei der Begegnung oder Passierung von Schiffen aller Art, in Fahrt oder vertäut, von Baggermaschinen und dergleichen haben die Schiffe mit verminderter Geschwindigkeit zu fahren.

§. 5. Wann immer eine Collision zu befürchten ist, so haben die Schiffe unverzüglich aufzufahren, um so den Zusammenstoß zu vermeiden. Die durch das Auffahren unter diesen Umständen verursachten Schäden, sind durch das schuldtragende Schiff zu ersetzen.

§. 6. Wenn zwei Schiffe sich begegnen, so haben sie ihre Fahrgeschwindigkeit zu vermindern; sie haben beide nach Steuerbord auszuweichen, und zu stoppen, wenn es der Lootse für notwendig hält.

§. 7. In derselben Richtung fahrenden Schiffen ist es nicht gestattet einander vorzufahren. Diese Bewegung, wenn nothwendig, darf lediglich unter der unmittelbaren Führung von Bediensteten der Canalgesellschaft ausgeführt werden.

Art. 9. Wenn Umstände eintreten, welche ein Schiff zum Anhalten im Canal nöthigen und kein Anlegeplatz vorhanden ist, welcher jedoch stets nach Möglichkeit erreicht werden soll, hat der Capitän sein Schiff an einer möglichst von Wind und Wetter geschützten Stelle vierkant zu vertäuen, und das entsprechende Signal bei Tag sowie zwei Lichter bei Nacht vorne und achter, wie bereits erwähnt, zu zeigen.

Im Falle des Auffahrens haben die Canalagenten allein das Recht, alle jene Operationen zu leiten, durch welche das Schiff wieder flott gemacht wird, desgleichen die eventuell nothwendige Ausladung und Verholung des Schiffes, mit den vorhandenen Mitteln und Vorräthen der Gesellschaft, und zwar auf Kosten des Schiffes, wenn nicht regelmäßig nachgewiesen wird, daß ungenügende Wassertiefe im Canal oder fehlerhafte Weisung des Lootsen das Auffahren verursacht haben.

Die erwähnten Kosten des Flottmachens, der Verholung, Aus- und Einladung, müssen nach der ausgestellten Rechnung oder gemachten Schätzung der Gesellschaft vor der Abfahrt des Schiffes von Port Saïd oder Suez bezahlt werden. Allen den Canal benützenden Schiffen sind alle Manöver untersagt, welche zum Zwecke haben, einem auf den Grund gefahrenen Schiffe zum Flottmachen zu verhelfen.

Art. 10. Nachfolgende Verbote werden hiemit noch kundgemacht:

§. 1. Die Überladung des Deckes, vor der Einfahrt in den Canal, mit Kohlen oder anderen Waren, wodurch die allgemeine Stabilität des Schiffes gefährdet erscheint.

§. 2. Das Ankern eines Schiffes im Canal außer im Nothfalle und selbst dann nur mit der Einwilligung des Lootsen.

§. 3. Das Überbordwerfen von Erde, Asche, Sand oder irgend ähnlichem Materiale.

§. 4. Das Auffischen von irgend welchen in den Canal gefallenen Gegenständen ohne directe Intervention der Canalagenten. Im Falle irgend ein Gegenstand in den Canal fällt, so ist hievon unverzüglich der Lootse in Kenntnis zu setzen, welcher angewiesen ist, von dieser Mittheilung den Canalagenten der nächsten Station zu verständigen.

Das Auffischen der in den Canal gefallenen Gegenstände geschieht ohne Rücksicht auf die veranlassenden Umstände auf Kosten des Capitäns; die Gegenstände werden demselben gegen Erstattung der fraglichen Auslagen ausgefolgt.

§. 5. Es ist den Schiffscapitänen während ihres Verweilens in dem Canal oder in den dazu gehörigen Häfen oder Anlegeplätzen ausdrücklich und unter Anwendung gesetzlicher Strafen verboten, zu erlauben, dass Schüsse von Bord der Schiffe abgefeuert werden.

Art. 11. Die Basis für die Einhebung der speciellen Schiffahrtsgebür bildet der nach den Regeln der internationalen Tonnencommission in Constantinopel gemessene Netto-Tonnengehalt, welcher aus den speciellen, von den berufenen Behörden ausgestellten Certificaten, oder aus den officiellen Schiffspapieren ersichtlich ist; diese Gebür beträgt 10 Francs per Tonne nebst einer Surtaxe von 3 Francs, welch' letztere bereits auf 2 Francs 50 Centimes herabgesetzt ist, und weiter zu jenen Terminen reduciert wird, welche in der, von der hohen Pforte am 30. März 1877 genehmigten Abmachung vom 21. Februar 1876 stipuliert worden sind.

Bei der Einhebung der Gebür wird jede nach der Ausstellung der obigen Certificate eingetretene Änderung des Netto-Tonnengehaltes in Betracht gezogen.

2. Die Canalbehörden können sich vergewissern, ob Güter oder Passagiere in jenen Räumen untergebracht sind, welche laut der Aichungscertificate in den Brutto-Tonnengehalt nicht einbezogen wurden oder deren Abzug nach der Messung zur Bequemlichkeit der Mannschaft gestattet ist oder endlich, welche als ein Bestandtheil des Maschinen- oder Kesselraumes oder der Kohlenbehälter in dem im Certificate angewiesenen Netto-Tonnengehalte nicht inbegriffen sind; im

allgemeinen haben sie sich zu versichern, ob alle die Räume, welche in den Tonnengehalt einbezogen werden sollen, in dem Certificate ausgewiesen und darin genau bezeichnet erscheinen.

3. Jedes Schiff, welches nicht mit einem speciellen Suezcanal-Aichungscertificat oder mit Schriftpapieren versehen ist, welche den Netto-Tonnengehalt gemäß der Constantinopeler Commission enthalten, wird durch die Canalagenten nach den Constantinopeler Regeln gemessen und hat die Gebür auf Grund dieser Messung insolange zu entrichten, bis es nicht ein specielles Certificat von den Behörden seines Landes beibringt.

4. Kriegsschiffe, Schiffe, welche für den Truppentransport gebaut oder gechartert sind und Schiffe in Ballast sind von der Surtaxe befreit; die genannten Schiffe zahlen die specielle Schiffahrtsgebür mit 10 Francs für die Nettotonne gemäß der Constantinopeler Commission.

5. Jedes Schiff, welches Post und Passagiere führt oder im Kielraum Kohlen oder sonstige Waren in was immer für einer Quantität geladen hat, wird nicht als in Ballast betrachtet.

6. Sowohl die Gebür von 10 Francs per Passagier im Alter von über 12 Jahren und von 5 Francs per Passagier von 3 bis 12 Jahren, als auch die Durchfahrtsgebür ist vor der Einfahrt in den Canal in Port Saïd oder Suez zu entrichten.

7. Die Gebüren für den Aufenthalt und das Ankern in Port Saïd, Ismaila und gegenüber den Ufern der Gesellschaft in Suez betragen nach einem Aufenthalte von 24 Stunden und für unbestimmte Zeit 2 Centimes per Tag und Tonne. Der Hafenkapitän weist dem Schiffe den Platz an. Der fällige Betrag ist alle 10 Tage zu entrichten.

8. Irrungen in der Angabe des Tonnengehaltes oder bei Entrichtung der Gebür müssen innerhalb eines Monates nach der Fahrt des Schiffes durch den Canal reclamiert werden. Nach Ablauf dieser Frist können Reclamationen nicht mehr geltend gemacht werden; ebensowenig als eine irrige Anwendung des Tarifes als ein Präcedens gegen die Gesellschaft dienen kann.

Transitorische Bestimmungen.

Art. 12. Die Abgabe für das mit dem Betriebsmaterial der Gesellschaft ausgeführte Schleppen durch den Canal beträgt: Für Segelschiffe von 400 Tonnen Gehalt und darunter 1200 Francs; für Segelschiffe von mehr als 400 Tonnen Gehalt für die ersten 400 Tonnen 1200 Francs und $2^1/_2$ Francs für jede Tonne mehr.

Für Dampfer von 400 Tonnen Gehalt 2 Francs per Tonne des ganzen Tonnengehaltes ohne Unterschied, jedoch unter der Bedingung, daß sie die eigene Dampfkraft benützen oder in Bereitschaft halten, um das Schleppschiff zu unterstützen. Dampfer unter 400 Tonnen, sowie Dampfer, welche ihre eigene Dampfkraft nicht der besagten Unterstützung leihen, haben dieselbe Gebür wie die Segelschiffe zu zahlen. Die Abgaben für das auf den Rheden durch das Betriebsmaterial der Gesellschaft ermittelte Schleppen der Schiffe, welche diesen Dienst beanspruchen, betragen: Für Dampfer oder Segelschiffe ohne Unterschied 25 Centimes per Tonne des Netto-Tonnengehaltes, und zwar für eine Distanz zwischen den inneren Bassins und dem Ende der Steinwürfe oder umgekehrt; der zu zahlende Betrag darf nicht geringer als 50 Francs sein.

Für das Schleppen auf größere Distanzen wird der Betrag gegenseitig vereinbart. Im Falle des nothgedrungenen Anhaltens oder Auffahrens im Canal oder in den zugehörigen Häfen haben die Canalagenten das Recht, nach Gutdünken einen Schlepper zu verwenden, um die freie Passage wieder herzustellen und so eine Verspätung anderer Schiffe abzuwenden; alle Spesen sind von dem betreffenden Schiffe im Sinne des Art. 9 zu bestreiten.

Die Spesen unter den eben beschriebenen Umständen, und zwar für je 12 Stunden, betragen für je ein Schleppschiff I. Classe 1200 Francs, für ein Schleppschiff II. Classe 600 Francs. Jeder begonnene Tag wird als ganz gerechnet. So oft ein Schiff flott gemacht wird und seine Reise im Schlepp fortsetzt, hat es außerdem die Dienste des Schleppens nach dem Abgabentarif zu bestreiten.

Wenn ein Schiff einen Schlepper zur Begleitung benöthigt, beträgt die Gebür, wenn dieser Dienst durch ein

Schleppschiff I. Classe verrichtet wird, 1.200 Francs per Tag, für ein Schleppschiff II. Classe 800 Francs per Tag. Im Falle das Schiff den Grund berührt, wird das Begleitschleppschiff jedesmal, wenn es nöthig ist, Hilfe leisten, um das Schiff wieder in Fahrt zu bringen. Wenn dabei ein Schiff auf eine größere Distanz geschleppt wird, als von einer Station zu einer andern, kann statt des festgesetzten Tarifes für die Begleitung des Schiffes die Schleppgebür verlangt werden. Weiters wird, wenn ein Schleppschiff ein Schiff bloß die halbe Länge des Canals begleitet oder geschleppt hat, nebst der Hälfte der ganzen Schleppgebür noch für die Rückfahrt eines Schleppers I. Classe 600 Francs und für jene eines Schleppers II. Classe 400 Francs eingehoben.

Eine andere Theilung der Distanz des Canals als in die Hälfte ist nicht zulässig und wird einerseits die Strecke von Ismaila nach Port Saïd als eine Hälfte, anderseits jene von Ismaila nach Suez als die andere Hälfte betrachtet.

Die zu schleppenden Schiffe haben ihre eigenen Taue beizustellen. Für das Schleppen von Monitoren, geladenen oder leeren Lichterbooten und anderen Ausnahmsfahrzeugen sind die contractlichen Übereinkommen durch private Vereinbarungen zu treffen.

Die Schiffseigenthümer sind ermächtigt, ihre eigenen Schleppschiffe zum Schleppen oder Begleiten zu verwenden, in welchem Falle alle hiemit in Verbindung stehende Verantwortung von denselben zu tragen ist. Solche Schleppschiffe müssen jedoch durch die Canalgesellschaft als geeignet befunden worden sein. Schiffe, welche durch ihre eigenen Schleppschiffe geschleppt oder begleitet werden, haben 50 Centimes per Tonne als Schleppgebür zu zahlen.

So oft diese Schleppschiffe Schiffe ihrer Eigenthümer schleppen oder begleiten, sind sie von jeder anderen Taxe befreit.

So oft sie durch den Canal zu dem Zwecke fahren, um Schiffe ihrer Eigenthümer zu begegnen, die zu schleppen oder zu begleiten sie berechtigt sind, oder anderseits, wenn sie zu ihrem gewöhnlichen Aufenthaltsort zurückkehren, nachdem sie die Schiffe ihrer Eigenthümer durch den Canal geschleppt oder begleitet haben, sind die genannten Schlepper der speciellen Schiffahrtsgebür nicht unterworfen, haben

jedoch die Pilotageabgabe zu bezahlen und einen Lootsen an Bord zu nehmen. Die fraglichen Schlepper sind der Ankergebür unterworfen und ist ihnen jeder Transport von Waren oder Passagieren untersagt; im Falle dieselben Güter oder Passagiere an Bord haben, sind sie zur Entrichtung aller Gebüren und Abgaben wie die sonst verkehrenden Schiffe verpflichtet; desgleichen, wenn sie Schiffe schleppen oder begleiten, die nicht ihren Eigenthümern gehören. Außer der speciell in diesem Artikel bezeichneten Behandlung haben die Schleppschiffe, welche einem Privateigenthümer gehören, strengstens die gegenwärtigen Vorschriften, die vertäuten oder verkehrenden Schiffe betreffend, zu beobachten.

Art. 13. Die Pilotageabgabe für die Passierung des Canals richtet sich nach dem Tiefgang des Schiffes und beträgt: Für Schiffe mit 3 Meter Tiefgang oder weniger 5 Francs für jeden Decimeter Tauchung; für Schiffe von 3 Meter bis 4·50 Meter Tiefgang 10 Francs per Decimeter; für Schiffe von 4·50 Meter bis 6 Meter Tiefgang 15 Francs; für Schiffe von 6 Meter bis 7·50 Meter Tiefgang 20 Francs. Die Pilotageabgaben bei der Ein- und Ausfahrt von Port Saïd betragen: Bei Tag für Dampfer 25 Francs; für Segelschiffe 10 Francs; bei Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang: Für Dampfer 50 Francs; für Segelschiffe 20 Francs. Zur Entrichtung der Pilotageabgabe bei der Ein- und Ausfahrt von Port Saïd ist jedes Schiff von 100 Tonnen und darüber verpflichtet.

Den Schiffen, sie mögen wie lange immer in Port Saïd verweilen und was immer für Handelsoperationen dort vornehmen, wird für den Fall, als sie unmittelbar bei der Ankunft entweder dem diensthuenden Lootsen oder der Gesellschaftsagentie erklären, den Canal zu transitieren, die ganze Pilotageabgabe bei Tagesankunft und die halbe Abgabe bei Nachtankunft zurückerstattet.

Bei Außerachtlassung einer solchen Erklärung werden für die Hafeneinfahrt in Port Saïd die Pilotageabgaben eingehoben, wie sie nicht transitierende Schiffe entrichten. Die Pilotageabgabe bei der Ein- und Ausfahrt in Port Saïd zur Nachtzeit für Schiffe, welche den Canal zu passieren haben oder passiert sind, beträgt: Für Dampfer 25 Francs, für

Segelschiffe 10 Francs. Im Falle der Lootse für die Nacht an Bord verbleibt, werden 20 Francs per Tag bezahlt.

Art. 14. Die Gesellschaft nimmt in ihren Bureaux in Paris im vorhinein Zahlungen für die Passage des Canals und aller in diesem Reglement specificierten Gebüren und Abgaben, sowohl von Schiffseigenthümern directe oder durch von Schiffseigenthümern auf deren eigene Gefahr bedienstete Agenten entgegen. Die Administration in Paris stellt bei Entgegennahme solcher Zahlungen Bescheinigungen aus, welche den zur Einhebung der Canalgebür berechtigten Agenten in Egypten an Geldes statt übergeben werden können. Die genannten Agenten sind überdies ermächtigt, bezüglich jener Schiffe, deren Eigenthümer bei der Gesellschaftscassa in Paris Zahlungen für die Passage geleistet haben, von den Capitänen Sichtwechsel auf die Eigenthümer für den Ausgleich an Pilotage- und anderen Abgaben entgegenzunehmen. Für den Fall als diese Vorauszahlungen nicht rechtzeitig geleistet worden wären, um dem Capitän die Empfangsbestätigung einhändigen zu können, wird die Gesellschaft ihre Agenten in Egypten telegraphisch von dem Erlag des Betrages in Kenntnis setzen.

Die Kosten der Telegramme sind von den Schiffseigenthümern zu tragen. Diese letzte Bestimmung gilt auch bei Vorausbezahlungen, welche in Paris für die Gebüren der Schiffe gemacht werden, die von Suez oder von weiter ostwärts kommen.

Paris, 12. März 1878.

---

22. b) Normen,

nach welchen die Einhebung der Schiffahrtsgebür für die den Suezcanal passierenden Schiffe künftighin erfolgen wird.

Infolge Auftrages des hohen k. k. Handelsministeriums wird zur öffentlichen Kenntnis gebracht, dass die Einhebung der „Schiffahrtsgebühr für die den Suezcanal passierenden Schiffe“ künftighin nach folgenden Normen erfolgen wird:

Schiffe, die nach dem Moorsom'schen Systeme geaicht sind.

1. Von jeder Nettotonne des Registers der Schiffe, an denen die auf die Maschinen bezüglichen Abzüge nach dem Paragraph (a) der XXIII. Clausel, welcher die Regel III des englischen Gesetzes von 1854 definiert, gemacht wurden, wird außer der Gebür von 10 Francs noch eine Mehrgebür von 4 Francs erhoben.

2. Diese Mehrgebür wird für jedes Schiff auf 3 Francs ermäßigt, wenn in seinen Schiffspapieren oder in einem Anhange zu diesen Papieren der Netto-Tonnengehalt verzeichnet ist, wie er aus dem von der internationalen Commission anempfohlenen Aichungssystem sich ergibt*), welches die Grundlage der Gebüren- und Mehrgebüreneinhebung bilden wird.

3. Schiffe, welche bereits nach der von der Commission aufgestellten Alternative und namentlich nach dem Paragraph (b) der vorstehend citierten Clausel des englischen Gesetzes von 1854 gemessen worden sind, haben von jetzt ab nur die Mehrgebür von 3 Francs per Nettotonne des Registers unter der Bedingung zu entrichten, dass die Abzüge für die Maschine und den Brennstoff nicht 50 Procent des Brutto-Tonnengehaltes überschreiten.

Nach einem anderen System als dem Moorsom'schen geaichte Schiffe.

4. Der Brutto-Tonnengehalt derjenigen Schiffe, welche nicht nach dem Moorsom'schen Systeme geaicht sind, wird mit Anwendung der auf der unteren Donau üblichen Umrechnungsfactoren auf den Tonnengehalt dieses Systems reduciert und ihr Netto-Tonnengehalt nach dem Paragraph (a) der vorcitierten Clausel XXIII bemessen.

Nebst einer Gebür von 10 Francs zahlen sie eine Mehrgebür von 4 Francs für die Tonne ihres Netto-Tonnengehaltes.

---

*) Die deutsche Übersetzung der Aichungsregeln, welche von der internationalen Tonnencommission in Constantinopel 1873 aufgestellt wurden, findet sich im Nachhange.

Gemeinsame Bestimmungen für alle Schiffe.

5. Die Mehrgebür von 3 Francs für die Nettotonne des Registers wird allmälig nach den weiter unten angegebenen Verhältnissen, nach Maßgabe der Entwicklung des Netto-Tonnengehaltes der jährlich den Canal passierenden Schiffe und in solcher Weise reduciert werden, dass schließlich nicht mehr als die Maximalgebür von 10 Francs für die Tonne des Netto-Tonnengehaltes, wie ihn die Schiffspapiere ausweisen, erhoben wird, sobald dieser Tonnengehalt während eines Jahres 2,600.000 Tonnen erreicht haben wird.

Die Abminderung der Mehrgebür geschieht nach folgenden Verhältnissen:

Sobald der Netto-Tonnengehalt die Ziffer von 2,100.000 Tonnen während eines Jahres erreicht haben wird, wird die Gesellschaft, vom folgenden Jahre an, die Mehrgebür nur mit 2½ Francs für die Tonne erheben.

Von dem Jahre an, welches demjenigen folgen wird, während dessen der Netto-Tonnengehalt 2,200.000 Tonnen erreicht, wird die Mehrgebür nur mehr 2 Francs für die Tonne betragen, und so wird auch in der Folge jede Vermehrung um 100.000 Tonnen im Jahre eine Abminderung der Mehrgebür um 50 Centimes für die Tonne während des folgenden Jahres mit sich bringen; derart, dass von dem Momente an, in welchem der Netto-Tonnengehalt 2,600.000 Tonnen während eines Jahres erreicht haben wird, die Mehrgebür definitiv aufhören und die Gebür nicht mehr das Maximum von 10 Francs für die Nettotonne des Registers überschreiten wird.

Dabei ist zu verstehen:

I. dass in dem Falle, wenn die Vermehrung des während eines Jahres erreichten Netto-Tonnengehaltes 100.000 Tonnen überschreiten sollte, die Mehrgebür während des nächstfolgenden Jahres so viel Mal um 50 Centimes für die Tonne sich mindert, als je 100.000 Tonnen mehr zur Gebürenentrichtung gelangten;

II. dass, wenn die Mehrgebür einmal nach den vorstehenden Bedingungen heruntergesetzt oder gänzlich aufgehoben ist, keine Vermehrung oder Wiedereinsetzung statthaben

kann, selbst wenn der Tonnengehalt des Transito neuerdings sich vermindern sollte;

III. dass das oben erwähnte Jahr mit dem 1. Jänner neuen Styls seinen Anfang nimmt.

6. Die Kriegsschiffe, die für den Truppentransport gebauten oder dazu gemieteten Schiffe oder Schiffe unter Ballast sind von jeder Mehrgebür befreit, sie werden keiner das Maximum von 10 Francs für die Tonne überschreitenden Gebür unterzogen, welche von ihrem Netto-Tonnengehalte des Registers erhoben wird.

7. Die Erlaubnis der Einhebung einer Mehrgebür von 1 Franc, welche der allgemeinen Gesellschaft des Suezcanals im Jahre 1871 zu einem besonderen Zwecke ertheilt wurde, ist aufgehoben.

8. Keine Änderung darf künftig an den Bedingungen der Durchfahrt geschehen, sei es, was die Schiffahrtsrechte, sei es, was die Rechte der Remorquierung, der Ankerung, des Pilotage u. s. w. angeht, als nur mit Bestimmung der hohen Pforte, welche sich ihrerseits mit den dabei besonders interessierten Mächten verständigen wird, ehe sie hierüber irgend eine Bestimmung trifft.

Dies wird mit dem Bemerken zur allgemeinen Kenntnis gebracht, dass beim Fortbestande der im Gesetze vom 15. Mai 1871 über die Schiffsaichung enthaltenen Bestimmungen es den nationalen Dampfschiffen freisteht, sich für die Passierung des Suezcanals bei dem k. k. Hafen- und Seesanitäts-Kapitanate in Triest gegen Entrichtung der für die Schiffsaichung bestimmten Taxe und des gesetzlichen Stempels, mit einem Certificate über den Tonnengehalt zu versehen, auf dessen Grundlage die Einhebung der Mehrgebür von 3 Franks seitens der allgemeinen Suezcanal-Gesellschaft stattzufinden hätte.

Dieser Tonnengehalt wird nach dem auf Grund der Beschlüsse der im Jahre 1873 in Constantinopel zusammengetretenen internationalen Schiffaichungs-Commission angenommenen Aichungssysteme berechnet werden.

Von der k. k. Seebehörde.

Triest, am 1. September 1874.

Vorschriften für die Aichung, empfohlen von der zu Constantinopel 1873 versammelten internationalen Tonnencommission.

Allgemeine Grundsätze.

1. Der Brutto-Tonnengehalt, das heißt der gesammte Rauminhalt der Schiffe, umfaßt das genaue Maß aller Räume (ohne einen davon auszunehmen), welche sich unter dem Oberdeck befinden, sowie auch mitinbegriffen den Raum aller gedeckten und geschlossenen, bleibend angebrachten Bauten auf diesem Deck.*)

2. Die Verdeckfrachten *(deckloads)* werden in der Ausmessung nicht miteinbegriffen.

3. Die geschlossenen Räume, welche zur Aufnahme von Passagieren bestimmt oder dazu geeignet sind, werden vom Brutto-Tonnengehalt nicht abgerechnet.

4. Für die Kohlenkammern werden die Regeln der europäischen Commission für die Donau vom Jahre 1871 und das genaue Ausmaß der beständigen Vorrathskammern angenommen.

---

*) Unter den bleibend angebrachten, gedeckten und geschlossenen Bauten auf dem Oberdeck sind alle jene zu verstehen, welche durch Verdecke abgegrenzte oder gedeckte und von fixen Wänden eingeschlossene Räume bilden, welche eine Vermehrung des zur Verfügung stehenden Rauminhaltes darstellen und zur Unterbringung von Waren oder zur Bequemlichkeit der Passagiere oder der Schiffsmannschaft verwendet werden können. Es wird also was immer für eine Öffnung oder es werden mehrere Öffnungen, sei es auf dem Verdeck oder der Bedeckung, sei es in den Verschlägen oder eine Unterbrechung des Verdecks oder der Mangel eines Verschlagtheiles, nicht hindern, dass die bezüglichen Räume mit in den Brutto-Tonnengehalt eingerechnet werden, wenn sie nach der Ausmessung leicht geschlossen und auf solche Art zum Transport von Waren und von Passagieren besser eingerichtet werden können.

Dagegen werden alle Räume unter Schutzdächern, welche keine andere Verbindung mit dem Schiffsrumpf haben, als die für ihre Haltbarkeit nöthigen Stützen, welche keine abgegrenzten Räume darstellen und dauernd dem Unwetter und dem Meere ausgesetzt sind, in dem Brutto-Tonnengehalt nicht eingerechnet, obwohl diese Bedachungen dazu dienen können, der Schiffsmannschaft und den Passagieren der Verdecke Unterschlupf zu gewähren oder selbst auch Waren zu schützen, welche man Verdeckfracht *(deckloads)* nennt.

Regel I. Für leere Schiffe.

Art. 1. Die Länge für die Aichung der Schiffe mit einem oder mehreren Verdecken wird nach dem Deck der Aichung genommen, das ist:

a) das Oberdeck bei Schiffen mit einem oder zwei Verdecken;

b) das zweite Deck vom Schiffsraum an gerechnet, für Schiffe, die mehr als zwei Verdecke haben.

Diese Länge wird auf dem Vermessungsdeck in gerader Linie gemessen, und zwar von der inneren Fläche der Innenbordsbekleidung neben dem Vordersteven bis zu der Innenfläche des mittelsten Heckstützens, oder der mittschiffs am Heck befindlichen Bekleidung.

Von dieser Länge wird ein Abzug gemacht, bestehend im Fall des Bugs in der Dicke des Decks, in dem Fall des Heckstützens in der Dicke des Decks, und in dem Fall des Heckstützens in einem Drittel der Deckbalkenbucht.

Art. 2. Rücksichtlich der Berechnung des Flähcenraumes der verschiedenen Querschnitte, welche zur Ausrechnung des Innenraumes des Schiffes nöthig sind, muss die im Art. 1 bestimmte Länge der nachstehenden Übersicht gemäß getheilt werden:

Länge des Aichungsdecks	Zahl der zu machenden Theilungen
1. Classe: 50 engl. Fuß (15 Meter) oder weniger*)	4
2. Classe: von 50 engl. Fuß ausschließlich zu 120 F. e. einschließlich (15 bis 37 Meter) . .	6
3. Classe: von 120 Fuß englisch ausschließlich zu 180 F. e. einschließlich (37 zu 55 Meter) . .	8
4. Classe: von 180 Fuß englisch ausschließlich zu 225 F. e. einschließlich (55 zu 69 Meter)	10
5. Classe: mehr als 225 Fuß englisch (69 Meter)	12**)

Art. 3. Bei jedem Theilungspunkt der Länge, die äußersten Punkte mit eingerechnet, misst man die Höhe jeder Abtheilung von der Unterseite des Deckes mittschiff

*) Meterbrüche werden nicht in Anschlag gebracht.

**) Eine größere Zahl von Theilungen ist nicht verboten.

bis zu der Oberseite der Spanten neben dem Kielschwein nach Abzug eines Drittels der Balkenbucht und der mittleren Dicke der Innenbeplankung des Bodens.

Die Höhen aller Querschnitte werden in vier gleiche Theile getheilt, wenn jene des mittleren Schnittes 16 englische Fuß (5 Meter) oder weniger beträgt — dagegen in sechs gleiche Theile, wenn jene des Mitteltheiles 16 englische Fuß (5 Meter) übersteigt.

Nach jedem der Theilungspunkte der Höhe jeder Abtheilung (die äußersten Punkte mitgerechnet) misst man die Breite des Schiffes innerhalb der Innenbeplankung.

Jede Breite wird numeriert (Nr. 1, 2, 3 etc.), angefangen vom Aichungsdeck, und man multipliciert:

mit 1 die Breiten Nr. 1 und 5 (äußerste Punkte)
„ 4 „ „ „ 2 „ 4,
„ 2 „ „ „ 3,

wenn die Höhe 16 englische Fuß (5 Meter) oder weniger ausmacht;

mit 1 die Breiten Nr. 1 und 7 (äußerste Punkte),
„ 4 „ „ „ 2, 4 und 6,
„ 2 „ „ „ 3 und 5,

wenn die Höhe mehr als 16 englische Fuß (5 Meter) beträgt.

Die Gesammtheit der obigen Producte wird mit dem Drittel der Entfernung zwischen den Abtheilungen der Höhe multipliciert. Das Resultat gibt die Fläche des Querschnittes.

Art. 4. Man kann die Fläche der Querabschnitte mit derselben Genauigkeit nach folgender Methode der Polar-Coordinaten messen.

Man theilt jeden halben Querabschnitt in fünf Winkelsectoren von gleichen Winkeln in der Mitte (dieser Winkel ist gleich 90/5 = 18°) und man nimmt als Oberfläche eines jeden von ihnen, jene des Kreissectors zwischen den äußersten Radiusvectoren und beschrieben mit dem mittleren Radius.

Um mit der Messung vorzugehen, misst man den mittleren Radiusvector eines jeden Sectors, deren zwei äußersten, der eine mit der Horizontale, der andere mit der Verticale, Winkel von 9 Grad bilden würden, während die anderen 18 Grad von einander abstehen.

Um ihre Directionen zu erhalten, setzt man in die Fläche des Schnittes einen Halbkreis, entsprechend getheilt und so gerichtet, dass sein horizontaler Durchmesser durch das Drittel der Deckbalkenbucht durchgeht, und dass sich der Mittelpunkt in der Diametralfläche des Schiffes findet, die Radiusvectoren werden dann mit Hilfe eines im Mittelpunkte des Halbkreises befestigten Bandes gemessen.

Um die Fläche des Querschnittes zu berechnen, erhebt man die so gemessenen Mittelradien aufs Quadrat, man addiert sie zusammen und die mit 0·31416 multiplicierte Summe wird als die Oberfläche des Querschnittes zu betrachten sein.

Art. 5. Die Transversalabtheilungen, welche nach einer dieser beiden Methoden gemessen worden, sind zu beziffern (Nr. 1, 2, 3 u. s. w.), wobei Nr. 1 den äußersten Theil vorn und die letzte Nummer den äußersten Theil rückwärts bezeichnet. Man multipliciert: die Flächen des ersten und des letzten Querschnittes, wenn solche sich ergeben, mit 1; die Abtheilungen der geraden Zahlen mit 4; die Abtheilungen der ungeraden Zahlen (die erste und die letzte ausgenommen) mit 2.

Die Gesammtheit dieser Producte, multipliciert mit dem Drittel des Zwischenraumes zwischen den Abtheilungen gibt das Volumen des gemessenen Raumes.

Der Tonnengehalt dieses Volumens wird erhalten, indem man es durch 100 dividiert, falls die Messung nach englischen Fuß geschehen ist, dagegen durch 2·83, wenn die Maße in Metern genommen wurden.*)

Art. 6. Hat das Schiff ein drittes Deck, so wird das Volumen zwischen diesem dritten Deck und dem Aichungsdeck also gefunden:

Man misst die Länge des Zwischendecks, in der Mitte der Höhe, von der Beplankung neben dem Vordersteven bis zur inneren Verkleidung des Hecks.

Diese Länge wird in eben so viele Theile getheilt, wie für das Aichungsdeck genommen wurden, an jedem der Theilungspunkte, wie an den äußersten Punkten misst man

*) Wenn die Maße in Metern genommen sind, so kann man, statt das Volumen durch 2·83 zu dividieren, es auch mit 0·353 multiplicieren.

die Breite in der Mitte der Höhe. Die Breiten werden numeriert (1, 2, 3 u. s. w.) indem man vom Vordertheile ausgeht. Man multipliciert die erste und letzte mit 1, mit 4 jene der geraden Zahlen, mit 2 jene der ungeraden Zahlen (die erste und letzte ausgenommen). Die Gesammtheit dieser Producte, multipliciert mit dem Drittel der Distanz zwischen den Abtheilungen der Länge gibt die mittlere horizontale Fläche des Zwischendecks. Man erhält das Volumen des Zwischendecks, indem man diese Fläche mit der mittleren Höhe multipliciert und dies Volumen dividiert durch 100 (wenn die Maße nach englischen Fuß genommen wurden), oder durch 2·83 (wenn die Messung nach Metern geschah) repräsentiert den Tonnengehalt, der dem Haupt-Tonnengehalt zugerechnet werden muss. (Art. 5.)

Hat das Schiff mehr als drei Verdecke, so wird Volumen und Tonnengehalt der oberen Zwischendecke nach derselben Verfahrungsweise berechnet und zum Haupt-Tonnengehalt zugezählt.

Art. 7. Finden sich auf dem oberen Deck Dünetten, Castelle oder ähnliche bleibend angebrachte gedeckte und geschlossene Aufbauten, wie sie in den allgemeinen Grundsätzen näher bezeichnet worden sind, muss ihr Tonnengehalt gleichfalls dem Haupt-Tonnengehalte beigerechnet werden. Man berechnet ihn auf folgende Art:

1. Sind die Umrisse von krummen Flächen gebildet, so misst man im Innern die mittlere Länge jeder Abtheilung. Man ermittelt den Halbierungspunkt dieser Länge. An diesem Punkte, sowie an den beiden Endpunkten misst man in der Mitte der Höhe die Breite der Abtheilung. Man multipliciert die Breite der Mitte mit 4 und rechnet die Breite der Endpunkte dazu; das Totale, multipliciert mit dem Drittel der Distanz zwischen den Theilungen der Länge, gibt die mittlere horizontale Fläche der Abtheilung. Man misst dann die mittlere Höhe und multipliciert sie mit der mittleren Fläche.

2. Sind die Umrisse durch ganz geradlinige Flächen gebildet, misst man das Volumen, indem man unter sich die mittlere Länge, Breite und Höhe jeder Abtheilung multipliciert.

Diese Operation wird für jede einzelne Abtheilung vorgenommen.

In beiden Fällen dividiert man, um den Tonnengehalt der Räume zu finden, das erhaltene Volumen durch 100, wenn die Maße in englischen Fuß genommen wurden, oder durch 2·83, wenn sie in Metern bemessen worden sind.

Art. 8. Beim Bemessen der Länge, Breite und Höhe des Hauptvolumens oder anderer Räume, muss man jene innere Beplankung, die das mittlere Maß der Dicke übersteigt, auf dieses Mittelmaß reducieren.

Wenn die innere Beplankung fehlt oder nicht bleibend angebracht ist, so wird zum Bemessen der Länge und Breite der Ausgangspunkt von der Innenseite der Spanten genommen.

Regel II. Für beladene Schiffe.

Art. 9. Wenn Schiffe ihre Ladung an Bord haben oder aus was sonst immer für einem Grunde nicht nach der ersten Regel geaicht werden können, so verfährt man in folgender Weise:

Die Länge des Schiffes misst man am Oberdeck zwischen der Außenkante der Sponning des Vorderstevens und der Hinterkante des Achterstevens. Von dieser Länge zieht man den Abstand zwischen der Hinterfläche des Achterstevens und der Außenkante der Sponning ab.

Man misst sodann die größte Breite des Schiffes außerhalb der Außenbord-Verkleidung oder außerhalb der Berghölzer.

Man bezeichnet hierauf von außen und an beiden Seiten in senkrechter Richtung auf die Längenachse des Schiffes und an der Stelle der größten Breite die Höhe des oberen Decks und man zieht unter dem Schiffe eine Kette von einem zu dem andern Merkzeichen durch. Zur Hälfte der Länge der Kette rechnet man die Hälfte der größten Breite hinzu, man erhebt die Summe aufs Quadrat, man multipliciert das Resultat, zuerst mit der bereits gewonnenen Länge und dann mit dem Factor 0·17 (siebenzehn Hundertel), wenn das Schiff von Holz ist, und mit dem Factor 0·18 (achtzehn Hundertel), wenn es von Eisen ist. Das Product gibt annähernd das Volumen des Schiffes und man bekommt den Haupt-Tonnengehalt, indem man durch 100 oder durch 2·83 dividiert, je nachdem die Maße in englischen Fuß oder in Metern genommen werden.

Art. 10. Wenn über dem Oberdecke Dünetten, Castelle oder andere bleibend angebrachte Bauten, gedeckt und geschlossen, angebracht sind (wie es in den allgemeinen Grundsätzen angegeben worden), bestimmt man ihren Tonnengehalt, indem man deren mittlere Länge, Breite und Höhe unter sich multipliciert und das Product durch 100 oder durch 2·83 dividiert, je nachdem die Maße nach englischen Fuß oder nach Metern genommen werden, und man rechnet sie dem Haupt-Tonnengehalt zu, um den Brutto-Tonnengehalt oder den ganzen Raum des Schiffes zu bestimmen.

Abzüge, die vom Brutto-Tonnengehalt zu machen sind, um den Netto-Tonnengehalt zu erhalten.

Art. 11. Um von dem Brutto-Tonnengehalt der Schiffe, wie er eben dargestellt wurde, zu der officiellen Aichung oder zum Nettogehalt zu gelangen, sei es bei Segelschiffen, sei es bei Dampfschiffen, ist in folgender Weise zu verfahren:

Segelschiffe.

Art. 12. Für die Segler rechnet man ab: Die ausschließlich zu Wohnungen für die Schiffsmannschaft und zu Cabinen für die Schiffsofficiere eingerichteten Räume, die als Küche, als Latrinen für die Schiffsmannschaft ausschließlich dienenden Räume, seien sie auf oder unter dem Oberdeck gelegen, die auf dem oberen Deck gelegenen, geschlossenen und gedeckten Bauten (wenn solche da sind), welche zur Handhabung des Steuerruders, der Schiffswinden, des Ankers, als Kammer für die Seekarten, für Signale und andere Schiffahrtsapparate dienen.

Alle die Räume, welche in diesen Abzügen inbegriffen sind, können einzeln abgegrenzt werden, nach Bedürfnis und Gebrauch eines jeden Landes, doch ohne 5 Procent des Brutto-Tonnengehaltes überschreiten zu dürfen.

Art. 13. Die Ausmessung dieser Räume ist nach dem für die Ausmessung gedeckter und geschlossener Räume auf dem oberen Deck gegebenen Regeln zu bewerkstelligen; ihre Totalsumme von dem Brutto-Tonnengehalt abgezogen, gibt den Netto-Tonnengehalt (Register-Tonnage) oder die officielle Aichung der Segelschiffe.

Dampfschiffe.

Art. 14. Bei Schiffen, die durch Dampf oder eine andere mechanische Kraft getrieben werden, ist abzurechnen:

1. Dieselben Räume, wie bei Segelschiffen (Art. 12) mit der Beschränkung auf 5 Procent des Brutto-Tonnengehaltes;

2. die von den Maschinen, Kesseln, Kohlenkammern, Tunnels (bei Schraubendampfern) eingenommenen Räume, dann, in den Zwischendecks und in den geschlossenen und gedeckten Bauten auf dem Oberdeck, die Umgebung der Schlote, die zur Zuleitung von Luft und Licht in den Kammern der Maschinen und die zur Bedienung der Maschine selbst nöthigen Räumlichkeiten. Diese Abzüge dürfen jedoch 50 Procent des Brutto-Tonnengehaltes nicht übersteigen.

Art. 15. Die Ausmessung der den Segelschiffen und den Dampfschiffen gleichartig gemeinsamen Räume (1. des Art. 14) wird auf dieselbe Art vorzunehmen sein, wie sie in den Art. 12 und 13 für die Segelschiffe auseinandergesetzt worden ist.

Die speciell den Dampfschiffen eigenen Räume (2. des Art. 14) werden auf folgende Art gemessen:

Schiffe mit Kohlenkammern, deren Scheidewände beweglich sind.

Art. 16. Bei den Dampfschiffen, welche keine permanenten, sondern transversale Kohlenräume mit beweglichen Scheidewänden haben, mit oder ohne seitwärtige Kammer, misst man den von der Maschinenkammer eingenommenen Raum und rechnet bei Schraubendampfern 75 Procent, bei Raddampfern 50 Procent dieses Raumes hinzu.

Unter dem von den Maschinenkammern eingenommenen Raume ist zu verstehen: diese Kammer selbst und der Kesselraum, mit den zu deren Bedienung und Handhabung nothwendigen Räumen, dazu gerechnet den Raum des Tunnels bei Schraubendampfern und die Räume in den Zwischendecks, die zur Umgebung des Schlotes und um der Luft und dem Lichte Zutritt in die Maschinenkammern zu verstatten, bestimmt sind.

Die Messung dieser Räume erfolgt in nachstehender Weise: Man messe die mittlere Tiefe des Raumes, welcher

von den Maschinen und den Dampfkesseln eingenommen wird, von der Oberkante des Balkens bis zur Beplankung des Bodens an der Seite des Kielschweins; man messe in diesem Raume in der Mitte der Höhe drei Breiten oder, wenn man es für nöthig erachtet, mehr; in der Mitte der Höhe in jedem Falle wird eine dieser Breiten in der Mitte und die beiden anderen an den beiden Enden dieses Raumes zu messen sein: man nehme den mittleren Durchschnitt dieser Breiten; man messe die mittlere Länge des Raumes innerhalb der vordern und rückwärtigen Verschläge, welche dessen Länge begrenzen, aber man ziehe hievon, wenn es der Fall ist, jene Theile ab, welche nicht von dem vollständigen Betriebe der Maschinen und Kessel in Anspruch genommen werden oder hiezu nicht nöthig sind.

Das Product dieser drei so gemessenen Dimensionen wird betrachtet als der Inhalt des Raumes unter dem Maschinendeck.

Man füge diesem Volumen jenes der Zwischendecke hinzu, welcher zur Functionierung der Maschine und zur Einführung von Licht und Luft nöthig wäre.

Man füge in gleicher Weise das Volumen des von dem Tunnel der Schraube eingenommenen Raumes hinzu und das so gewonnene Resultat reduciert auf Aichtonnen von hundert englischen Kubikfuß oder von 2·83 Kubikmetern, je nachdem in Fuß oder Metern gemessen wurde, gibt den der Maschinenkammer und dem Kesselraume entsprechenden Tonnengehalt, welcher zur Grundlage der Abzüge dient, um welche es sich handelt.

Wenn die Maschinenkammer in mehrere Sonderkammern getheilt ist, so messe man jede derselben besonders, wie eben für den Fall vorgeschrieben wurde, wo sie sich vereinigt finden, und summiere, um den gesammten Tonnengehalt der Maschinenkammern zu erhalten, welcher dann wie in dem obigen Falle zur Basis der gesammten Abzüge dient.

Schiffe mit permanenten Kohlenkammern.

17. Bei Schiffen mit permanenten Kohlenkammern misst man die mittlere Länge des Maschinen- und Kesselraumes mit Einschluss der Kohlenkammern. Man berechnet die Oberfläche der drei Querschnitte des Schiffes (siehe

Art. 3 und 4 über Brutto-Tonnengehalt) bis zu dem Verdecke, welches den oberen Abschluss des Maschinenraumes bildet.

Einer dieser Querschnitte muss durch die Mitte der genannten Länge, die beiden anderen durch die äußersten Enden gehen. Man zählt zur Summe der beiden äußersten Querschnitte das Vierfache der mittleren und multipliciert dieses Resultat mit dem Drittel der Entfernung, welche die Querschnitte trennt. Dieses Product, durch 100 dividiert, wenn man nach englischen Fuß, durch 2·83 wenn man nach Metern rechnet, gibt den Tonnengehalt des Raumes, um welchen es sich handelt.

Wenn die Maschinen, Kessel und der Kohlenraum sich in getrennten Abtheilungen befinden, berechnet man sie einzeln nach der angegebenen Methode und zählt die Resultate zusammen.

Bei Schraubendampfern wird der innere Raum des Tunnels berechnet, indem man die mittlere Länge, Breite und Höhe nimmt; das Product dieser drei Dimensionen durch 100 oder 2·83, je nachdem es sich um englische Fuß oder um Meter handelt, dividiert, gibt den Tonnengehalt dieses Raumes.

Man bestimmt auf dieselbe Weise den Tonnengehalt in den Verdecken oberhalb des Aichungsdeckes oder in den gedeckten und geschlossenen Bauten des oberen Verdeckes;

a) Räume, bestimmt zur Einfassung des Rauchfangs.

b) Räume, bestimmt um den Luft- und Lichtzutritt in die Maschinenräume zu vermitteln.

c) Räume, welche zur Functionierung oder Bedienung der Maschinen nöthig sind, falls sich solche vorfinden.

Art. 18. An Stelle der Bemessung der permanenten Kammern, kann man die Regeln für Kohlenkammern mit beweglichen Wänden nach Art. 16 anwenden.

Art. 19. Für Schleppschiffe sind die Abzüge nicht auf 50 Procent des Brutto-Tonnengehaltes beschränkt. Man zieht alle von den Maschinen, Kesseln und Kohlenkammern eingenommenen Räume ab.

Wenn jedoch diese Fahrzeuge nicht ausschließlich zum Schleppdienste bestimmt sind, darf der fragliche Abzug 50 Procent des Brutto-Tonnengehaltes nicht überschreiten.

23. Notificazione

26 giugno 1879, Nro. 4712 dell' i. r. Governo marittimo in Trieste, intorno alle nuove norme, secondo le quali viene ora regolato il percepimento del diritto speciale di navigazione pei bastimenti, che transitano il canale di Suez.

Auszug.

1. Il tonellaggio netto risultante dal sistema di stazatura raccomandato dalla Commissione internazionale di Constantinopoli ed iscritte nei certificati speciali rilasciati giusta l' unito formulare dalle autorità competenti, serve di base al percepimento del diritto speciale di navigazione pel transito del canale di Suez di 10 franchi e della sopratassa di 3 franchi, già ridotta a 2 franchi e di nuovo riducibile:

a	*franchi*	*1.50*	*il*	*1.*	*gennajo*	*1881*
„	„	*1.00*	„	*1.*	„	*1882*
„	„	*0.50*	„	*1.*	„	*1883*
„	„	*0.00*	„	*1.*	„	*1884*

per modo che a partire da quest' ultima data la sopratassa sarà estinta e verrà prelevato soltanto il massimo di 10 franchi per ogni tonellata sul tonellaggio netto.

(Convenzione fra la Compagnia del canale di Suez ed il Governo britannico del 21 febbrajo 1876, approvata il 30 marzo 1877 dalla Sublime Porta.)

24. Canale di Suez.

Certificato speciale di tonellaggio.

Nome del bastimento	*Numero ufficiale*	*Porto di registro*	*Tonellaggio secondo i documenti di bordo*	
			brutto	*netto*

Dettagli del tonellaggio pel bastimento sunominato quando transita il canale di Suez.

	Tonellate da 100 piedi cubi inglesi	*Metri cubi*	*Tonellate da 100 piedi cubi inglesi*
Gli spazi misurati pel tonellaggio brutto in questo bastimento comprendono i seguenti e non altri, cioè:			
1. *Lo spazio sotto il ponte di tonellaggio . . . . .*			
2. *Lo spazio o gli spazi fra il ponte di tonellaggio ed il ponte superiore (il più elevato) . . . . .*			
3. *Gli spazi coperti e chiusi (se ve ne sono) provvisori o permanenti sopra il ponte superiore, cioè:*			
a) Cassero alto			
b) Castello da prora ecc.			
c) Spazio al ponte di comando . . .			
d) Cassero o casseri bassi, se ve n' è più d'uno			
e) Tughe rotonde . . ton. . . ton. . . ton. . . ton.			
f) Tughe laterali . . ton. . . ton. . . ton. . . ton.			
g) Tuga di compagnia, parte della quale viene usata dai fumatori ecc. $L \times B \times A =$ *ton. . . . .*			
h) Foconi, cucine, cessi e locali per bagno			
i) Locale per la ruota di timone, locale per le carte idrografiche, locale per la caldaia del winch ed altri spazi rinchiusi o coperti, impiegati ad uso della navigazione .			
k) Quadragli delle boccaporte . . ton. . . ton. . . ton. . . ton. . . ton. . . ton. . . Eccedenza in più di mezzo per cento del tonellaggio brutto			
Totale degli spazi coperti e chiusi sopra il ponte superiore			
Tonellaggio brutto di registro dell'intero bastimento .			

I soli spazi, che in questo bastimento non vennero compresi nella misura pel tonellagio brutto sono i seguenti, cioè:

Netto	Brutto	
Tonellate da 100 piedi cubi inglesi	Metri cubi	Tonellate da 100 piedi cubi inglesi

Detrazioni del tonellaggio brutto.

1. *Alloggio dell' equipaggio:* [1]
Marinai . . . ton., Fuochisti . . . ton., Quartiermastri (dispensiere, guardiano) . . ton., carbonai . . ton. . . . . .

2. *Alloggio degli ufficiali:* [2]
Primo ufficiale . . ton., secondo ufficiale . . ton., terzo ufficiale . . ton., quarto ufficiale . . ton. . . . .
Primo macchinista . . ton., secondo macchinista . . ton., terzo macchinista . . ton., quarto macchinista . . ton. . . . . .
Macchine . . ton., Carpentiere . . ton.

3. *Foconi, cucine e cessi, esclusivamente per uso del equipaggio:*
In coperta: L B A × × = *ton.*, L B A × × = *ton.*,
L B A × × = *ton.*, L B A × × = *ton.* . . . . .
Altrove: L B A × × = *ton.*, L B A × × = *ton.*,
L B A × × = *ton.*, L B A × × = *ton.* . . . . .

4. *Spazi coperti e chiusi sopra il ponte superiore, impiegati ad uso della navigazione (da nominarsi):*
L B A
a) Locale per le carte idrografiche × × = *t.*
„ „ la guardia × × = „
„ „ segnali × × = „
„ „ ruota del timone × × = „
× × = *t.* × × = „
b) Cabina del medico × × = „
c) Camera da mangiare degli ufficiali × × = „
d) Camera da mangiare per bassiufficiali × × = „
e) Camera per bagno × × = „
Detrazione totale per un bastimento a vela [3] . . . .
Tonellaggio netto di registro, se fosse un bastimento a vela . . . .

---

[1] *I camerieri e cuochi su piroscafi da passaggieri e i servi dei passaggieri non formano parte dell' equipaggio pel quale si fa una detrazione di spazio.*

[2] *L' alloggio del capitano, del medico, del contabile, del commesso ecc. non è da comprendere in questa detrazione.*

[3] *Questa in nessun caso potrà eccedere il 5 percento dell' intero tonellaggio brutto del bastimento e tosto che negli spazi detratti venissero portate provvigioni o carico o vi dormissero od alloggiassero passaggieri cessa tutta la detrazione:*

	Netto	Brutto	
	Tonellate da 100 piedi cubi inglesi	Metri cubi	Tonellate da 100 piedi cubi inglesi
Ulteriori detrazioni per la forza propulsiva quando si tratta piroscafi:			
1. Applicabile a bastimenti con depositi di carbone fissi:			
a) Spazio della macchina, quale misurato. Questo comprende il tunnel dell'asse dell'elice e tutti gli spazi separati, destinati pel funzionamento delle macchine e caldaje			
b) Permanenti depositi di carbone, quali misurati			
(Articoli 14 e 17 delle regole di stazatura raccommandate dalla commissione internazionale di Constantinopoli.)			
Detrazione totale per la forza propulsiva .			
(Questa detrazione, eccettuato il caso di rimurchiatori, non deve eccedere il 50 percento del tonellaggio brutto di registro del bastimento.)			
Tonellagio netto di registro del piroscafo coll'attuale misurazione			

a) Quando il capitano di un bastimento alloggia nel locale per le carte idrografiche, si accorderà una detrazione al massimo di tre tonellate per lo spazio occupato dalle carte in detto locale.

b) La cabina del medico sarà detratta dal tonellaggio soggetto a tassazione, soltanto quando il medico si troverà effettivamente imbarcato.

c) d) I seguenti spazi saranno detratti dal tonellaggio soggetto a tassazione:

1. Una camera da mangiare, se ve n'è, ad uso esclusivo degli ufficiali e macchinisti. Tale detrazione non eccederà quattro tonellate.

2. Una seconda camera da mangiare, se ve n'è, ad uso esclusivo del nocchiere ecc. Tale detrazione non eccederà tonellate due e mezza.

Nessuna detrazione verrà accordata per una camera da mangiare pegli ufficiali e macchinisti, il cui limite massimo è stato qui sopra fissato a quattro tonellate, qualunque siano le sue dimensioni, in bastimenti adattati per passaggieri che non avessero a bordo camere da mangiare per passaggieri.

e) Lo spazio destinato come camera per bagno verrà detratto dal tonellaggio soggetto a tassazione, semprechè non vi siano passagieri a bordo, essendo in tal caso questo spazio interamente per uso degli ufficiali e macchinisti.

Verrà del pari fatta una detrazione dal tonellaggio soggetto tassazione, di uno spazio destinato come camera per bagno, ad onta della presenza di passaggieri a bordo, qualora vi esistesse a bordo più di una camera destinatapermanentemente per bagno.

In tale caso una delle suddette camere per bagno verrà considerata come destinata specialmente ad uso degli ufficiali e macchinisti.

Tanto nel primo che nel secondo caso lo spazio da detrarre come destinato a camera per bagno esclusivamente ad uso degli ufficiali e macchinisti non eccederà le due tonellate.

Il locale per le carte idrografiche, che servisse d'alloggio pel capitano, la cabina del medico, la camera da mangiare riservata esclusivamente pegli ufficiali, macchinisti o nocchiere, la camera per bagno esclusivamente riservata pegli ufficiali e macchinisti, dovranno come ogni altro spazio che viene detratto, portare un'indicazione visibile che certifichi il loro uso esclusivo.

	Netto	Brutto	
	Tonellate da 100 piedi cubi inglesi	Metri cubi	Tonellate da 100 piedi cubi inglesi
2. Ovvero Regola del Danubio:			
a) Spazio della macchina, quale misurato. Questo comprende il tunnel dell' asse dell' elice e tutti gli spazi separati destinati pel funzionamento delle macchine e caldaje			
b) In un piroscafo ad elice + 75 per cento dello spazio della macchina come misurato			
c) In un piroscafo a ruote + 50 per cento dello spazio della macchina misurato			
(Articoli 14 e 16 delle Regole di stazatura raccomandate dalla commissione internazionale di Constantinopoli.)			
Detrazione totale per la forza propulsiva .			
Tonellaggio netto di registro del piroscafo colla regola del Danubio			

In mancanza od assenza di tale visibile indicazione non verrà concessa qualsiasi detrazione. Qualora le camere da mangiare o quelle per bagno occupassero meno del massimo degli spazi concessi come detrazione ad c), d) ed e), verra detratto soltanto lo spazio effettivamente occupato.

Col presente si certifica, che il bastimento austro-ungarico sopra nominato è stato misurato, e che il tonellaggio sopra indicato è in concordanza colle regole adottate dalla Commissione internazionale pel tonellaggio in Constantinopoli.

Trieste il..18..............

L'i. r. Capitano di porto.

Erlass der k. k. Seebehörde 1885 betreffs Aichung der den Suezkanal passierenden Schiffe.

Im Nachhange zu den bestehenden Vorschriften über die Aichung jener Schiffe, welche mit einem speciellen Aichungscertificate für die Fahrt über den Suezkanal ausgestattet sind, wird dem k. k. Capitanate zur entsprechenden Belehrung des eigenen beeideten Aichers die von der englischen Regierung erlassene Detailbestimmung mitgetheilt, welche von nun an auch auf österreichische Schiffe Anwendung zu finden hat, sobald dieselben behufs Ausstellung des oberwähnten speciellen Aichungscertificates bemessen werden:

„Wenn die zur Zuleitung von Licht und Luft dienenden Räume in der Maschinenkammer in einer Deckhütte (poop) oder in einem Raume unter der Commandobrücke inbegriffen sind oder Bestandtheile von gedeckten und geschlossenen Werken auf dem oberen Decke bilden und im Sinne des Artikels 14 der von der internationalen Commission in Constantinopel 1873 anempfohlenen Vorschriften für die Aichung (Kundmachung der k. k. Seebehörde vom 1. September 1874, Z. 7874) zwischen den Decken oder in den gedeckten und geschlossenen Werken auf dem oberen Decke inbegriffen sind, werden dieselben in diesem Falle sowohl bei der Bemessung des Brutto-Tonnengehaltes, als bei der Berechnung des Tonnenabzuges für die Bewegungsvorrichtung berücksichtigt; wenn jedoch diese zur Zuleitung von Licht und Luft bestimmten Räume nicht in solchen Werken auf dem Decke oder in den Räumen zwischen den Decken sich befinden, werden dieselben weder bei der Bemessung von Brutto-Tonnengehalt berücksichtigt, noch dürfen sie nachträglich abgezogen werden“.

Ad Artikel „Die Staatshoheit in den Territorialgewässern“.

Vorschrift über den Zulass und die Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen an den österreichischen und an den ungarischen Küsten.

§. 1. Mit Vorbehalt des jedem souveränen Staate zustehenden Rechtes, die Zulassung fremder Kriegsschiffe an den eigenen Küsten unter Umständen ganz zu verweigern, wird fremden Kriegsschiffen befreundeter Nationen das Ankern und der Aufenthalt im Bereiche der österreichischen und der ungarischen Küsten unter den in den folgenden Paragraphen angeführten Beschränkungen gestattet.

§. 2. In einem österreichischen oder ungarischen Hafen dürfen nicht mehr als drei Kriegsschiffe derselben Flagge zusammentreffen.

Im ganzen Bereiche der österreichischen und ungarischen Küsten hat die Anzahl der gleichzeitig daselbst Aufenthalt nehmenden Kriegsschiffe einer Flagge nicht grösser als sechs zu sein.

Von diesen Bestimmungen kann nur im Falle von Seenoth oder auf Grund einer im diplomatischen Wege eingeholten Erlaubnis abgegangen werden.

§. 3. Unter der Küste, auf Sichtweite der Signale, haben fremde Kriegsschiffe ihre Flagge zu führen.

§. 4. Beim Einlaufen in einen Hafen sind die fremden Kriegsschiffe an die Weisungen der Hafenbehörden, beziehungsweise deren Organe gehalten.

Der Vertäuplatz in den Häfen wird den fremden Kriegsschiffen von Seite der betreffenden Hafenbehörde angewiesen.

§. 5. Die fremden Kriegsschiffe sind gleich den k. und k. Schiffen bei ihrem Aufenthalte im Hafen, sowie im Verkehre zu Lande im Allgemeinen an die Bestimmungen der Polizeiordnung für die Seehäfen gehalten, haben im weiteren die bestehenden Sanitätsvorschriften und Finanzgesetze zu befolgen und dem diesbezüglichen Ansuchen der competenten Behörden nachzukommen.

§. 6. Ist den getroffenen Anordnungen zufolge das Ein- und Auslaufen von Schiffen nur unter Führung eines Lootsen erlaubt, so hat das fremde Kriegsschiff das von der Behörde an Bord gesendete Organ aufzunehmen und seinen Weisungen Folge zu leisten.

Mit diesem Dienste, welcher von Seite des fremden Kriegsschiffes nicht zu entlohnen ist, wird aber keinerlei Verantwortung für die Sicherheit des Schiffes übernommen.

§. 7. Nach dem Einlaufen eines fremden Kriegsschiffes in einen Handelshafen wird ein Organ des betreffenden Hafen- und Sanitätsamtes nach ertheilter Pratica sich an Bord begeben, dem Commandanten ein gedrucktes Constituts-Formular behufs Ausfüllung und eigenhändiger Fertigung ausfolgen und alle Auskünfte hinsichtlich der hafenpolizeilichen Bestimmungen ertheilen, welche dem Kommandanten zu wissen nothwendig sind.

§. 8. Das Constituts-Formular hat nachstehende Daten zu enthalten: Flagge, Gattung, Namen, Bemannungsstand und Armierung des Schiffes; Datum der Indienststellung; Charge und Name des Commandanten; Abfahrtsort, Dauer der Fahrt, Dauer des beabsichtigten Aufenthaltes im Hafen und des voraussichtlichen Verbleibens in den österreichischen und ungarischen Gewässern; ob und welche Passagiere an Bord sind; Gesundheitszustand der Bemannung.

Von diesem Constitut ist sowohl die politische Behörde, als auch die k. und k. Militär- und Marinebehörde des Ortes von Seite des das Constitut aufnehmenden Hafenamtes in Kenntnis zu setzen.

§. 9. In den österreichischen und ungarischen Territorialgewässern sind fremden Kriegsschiffen topographische und hydrographische Aufnahmen jeder Art, ebenso Lothungen zur Ergänzung oder Berichtigung bestehender Tiefenangaben sowohl von Bord, als auch von Booten aus untersagt.

Schießübungen im Territorialbereiche der Küste oder am Lande, sowie Ausschiffungsmanöver dürfen nur mit Erlaubnis des betreffenden Militär-Territorialcommandos durchgeführt werden.

Die Vollstreckung von Todesurtheilen in den Territorialgewässern ist nicht gestattet.

§. 10. Mit Ausnahme der Officiere und höheren Unterofficiere, denen das Tragen des Seitengewehres erlaubt ist, hat die Mannschaft eines fremden Kriegsschiffes unbewaffnet das Land zu betreten.

Das Ausrücken einer bewaffneten Macht ist grundsätzlich unstatthaft; wenn zum Zwecke einer Begräbnisfeierlichkeit die Ausrückung einer bewaffneten Abtheilung von Seite des fremden Kriegsschiffes beabsichtigt wird, so hat das Schiffscommando vorerst von der militärischen, nöthigenfalls auch von der politischen Behörde die Erlaubnis einzuholen.

§. 11. Wenn ein fremdes Kriegsschiff gedockt oder am Quai eines Hafens vertäut werden soll, so sind, in Befolg der bestehenden Bestimmungen, sämmtliche Munitionssorten, einschließlich der Torpedo-, Minen- und Sprengmunition, auszuschiffen und an dem hiezu bestimmten Platze zu deponieren.

Das Abfeuern von Kanonen oder anderen Feuerwaffen, sowie das Abbrennen von Feuerwerkskörpern (ausgenommen für Salute und Signalisierung) im Bereiche eines Hafens ist untersagt.

§. 12. In den österreichischen und in den ungarischen Häfen ist es nicht gestattet, dass Schiffe fremder Nationen thätliche Feindseligkeiten gegeneinander unternehmen und sind hienach diejenigen Schiffe, welche zuerst den Frieden brechen, nach vorausgegangenem und fruchtlos gebliebenem Proteste, wie feindliche Schiffe zu behandeln. Auch die Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen, die Aufbringung von Prisen, überhaupt jede Handlung, die einer Verletzung der staatlichen Hoheitsrechte gleichkäme, ist im Territorialbereiche der Küste untersagt.

§. 13. Hinsichtlich des Verkehres im Hafen mit Booten haben sich die fremden Kriegsschiffe nach den Weisungen der betreffenden Hafenbehörden zu halten und sind nur jene

Anlegestellen zu benützen, welche eigens hiezu angegeben werden.

§. 14. Als Kriegshäfen sind erklärt:

1. Der Hafen von Pola mit den nebenliegenden Ankerplätzen vom Cap Merlera im Quarnero über Cap Promontore bis zur nördlichen Spitze der brionischen Inseln.

2. Die Gewässer des Golfes von Cattaro innerhalb der Linie, welche die Spitze „Punta d'Ostro" mit der Spitze „Punta d'Arza" verbindet.

§ 15. In die k. und k. Kriegshäfen dürfen fremde Kriegsschiffe nach vorgegangener Notificierung seitens ihrer Regierung und bei Berücksichtigung der in den vorstehenden Punkten gegebenen Bestimmungen ebenfalls einlaufen, jedoch — Seenoth ausgenommen — nur bei Tag, und darf der Aufenthalt die Dauer von acht Tagen nicht überschreiten. Die Bewilligung zu einem längeren Aufenthalte kann nur auf diplomatischem Wege erwirkt werden.

Der Festungs-Commandant hat den fremden Kriegsschiffen jede thunliche Unterstützung angedeihen zu lassen.

§ 16. Wenn ein fremdes Kriegsschiff, welches im Schußbereiche eines befestigten Hafens angekommen, seine Flagge nicht hißt, so hat das nächstgelegene Werk als Warnung einen blinden Kanonenschuß, und nach zwei Minuten einen scharfen Schuß vor den Bug des Schiffes, aber immer so abzugeben, daß das in Rede stehende Schiff nicht getroffen werde; sollte auch dieser Warnung binnen drei Minuten eine Folge nicht gegeben werden, so ist gegen das betreffende Schiff das Feuer zu eröffnen.

§ 17. Im Schußbereiche eines befestigten Hafens dürfen Schießübungen seitens fremder Kriegsschiffe, sowie das Beleuchten von Objecten mit elektrischem Lichte nicht stattfinden.

§ 18. Die Anfertigung von Plänen, Zeichnungen, photographischen oder sonstigen Aufnahmen der Baulichkeiten, des Terrains oder der Communicationen ist in Kriegshäfen und in der Nähe von Seebefestigungen überhaupt, und zwar in einem Umkreise von 8 *km* um einen befestigten Hafen oder um eine sonstige Küstenbefestigung, von den vorspringenden Winkeln der Außenwerke an gerechnet, nicht gestattet.

§ 19. Im Hafen von Pola dürfen fremde Kriegsschiffe nur im Vorhafen, d. i. außerhalb der Linie: Halbinsel S. Pietro und Insel S. Andrea ankern.

In den Gewässern der Bocche di Cattaro dürfen Kriegsschiffe befreundeter Nationen nur im äußeren Kriegshafen, d. i. bis zur Enge von Combur ankern, und wird der Ankerplatz vom dortigen Stationsschiffe oder von Seite der Militär-Localbehörde in Castelnuovo angewiesen.

§ 20. In den k. und k. Kriegshäfen werden die hafenpolizeilichen Angelegenheiten durch die betreffenden Marine- oder Militär-Behörden besorgt, während die Hafenämter der Seebehörde nur die sanitätsämtlichen Functionen auszuüben haben.

§ 21. In Kriegszeiten wird sich kein Schiff oder Fahrzeug einem befestigten Hafen oder einem Flottenlager an der österreichischen oder an der ungarischen Küste nähern dürfen ohne hiezu besondere Erlaubnis erhalten zu haben.

§ 22. Wenn sich ein Schiff einer befreundeten Nation in Kriegszeiten einem befestigten Hafen oder einem Flottenlager nähert, um daselbst einzulaufen, hat es sein internationales Erkennungssignal zu hissen und außerhalb des Territorialbereiches auf die Erlaubnis zum Einlaufen zu warten.

Für das Passieren und das Anlaufen des dem Hafen von Pola vorliegenden Seeraumes werden in Kriegszeiten besondere Weisungen ergehen.

Arreté Royal réglant l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports Belges. 18. Février 1901.

Léopold II. Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant qu'il y a lieu de régler, conformément au droit international et aux obligations de la neutralité perpétuelle, l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports du Royaume;

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires étrangères, de la Guerre, et de Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons:

Dispositions générales en temps de paix.

Article premier. En temps de paix, les bâtiments de guerre appartenant à des puissances étrangères, peuvent entrer librement dans les ports belges de la Mer du Nord et mouiller devant ces ports dans les eaux territoriales, pourvu que le nombre de ces bâtiments portant le même pavillon, en y comprenant ceux qui se trouveraient déjà dans cette zone ou dans un port, ne soit pas supérieur à trois.

Art. 2. Les bâtiments de guerre étrangers ne peuvent entrer dans les eaux belges de l'Escaut, mouiller en rade d'Anvers ou pénétrer dans les eaux intérieures du Royaume sans avoir obtenu l'autorisation du Ministre des affaires étrangères.

Cette autorisation sera demandée par l'entremise du sousinspector du pilotage belge à Flessingue.

Art. 3. Les bâtiments de guerre étrangers, à moins d'une autorisation spéciale du gouvernement, ne peuvent séjourner pendant plus de quinze jours dans les eaux territoriales et ports belges.

Ils sont tenus de prendre le large dans les six heures, s'ils y sont invités par l'administration de la marine ou les autorités militaires territoriales, même dans le cas où le terme fixé pour leur séjour ne serait pas expirée.

Art. 4. Si des circonstances particulières l'exigent, le gouvernement se réserve la faculté d'apporter des modifications aux restrictions imposées ci-dessus à l'entrée et au séjour des bâtiments de guerre étrangers dans les ports et eaux belges.

Art. 5. Les dispositions des articles 1er, 2 et 3 ne s'appliquent pas aux bâtiments de guerre dont l'admission a été autorisée par la voie diplomatique, ni aux navires à bord desquels se trouve soit un chef d'Etat, soit un prince d'une dynastie régnante, soit un agent diplomatique accrédité auprès du Roi ou du gouvernement.

Art. 6. Il est interdit aux bâtiments de guerre étrangers, se trouvant dans les eaux belges, de faire des relevés de terrain et des sondages, ainsi que des exercices de débarquement ou de tir.

Les hommes et l'équipage devront être sans armes lorsqu'ils descendront à terre. Les officiers et sous-officiers pourront porter les armes qui font partie de leur uniforme.

Les embarcations qui circuleront dans les ports et les eaux territoriales ne pourront être armées.

Si des honneurs funebrès doivent être rendus à terre, une exception au § 2 du présent article pourra être autorisée par le Ministre de la guerre, sur la demande des autorités militaires territoriales.

Art. 7. Les commandants des bâtiments de guerre étrangers sont tenus d'observer les lois et les règlements concernant la police, la santé publique et les impôts et taxes, à moins d'exceptions établies par des conventions particulières ou par les usages internationaux.

Admission des navires de guerre appartenant à des nations belligérantes.

Art. 8. Les bâtiments appartenant à la marine militaire d'un Etat engagé dans une guerre maritime ne sont admis dans les eaux territoriales et les ports belges de la Mer du Nord que pour une durée de vingt-quatre heures.

Le même navire ne peut être admis deux fois dans l'espace de trois mois.

Art. 9. L'accès des eaux belges de l'Escaut est interdit, à moins d'autorisation spéciale du gouvernement, aux bâtiments de guerre appartenant à un Etat engagé dans une guerre maritime.

Aucun pilote ne peut être fourni à ces bâtiments s'ils ne sont pas pourvus de la dite autorisation.

Si l'autorisation n'a pas été obtenue par la voie diplomatique, elle doit être demandée par l'entremise du sous-inspecteur du pilotage belge à Flessingue, qui transmettra la décision au commandant du navire.

Art. 10. Sauf en cas de danger de mer, d'avaries graves, de manque de vivres ou de combustible, l'accès des eaux territoriales et ports belges de la Mer du Nord est interdit aux bâtiments de guerre convoyant des prises et aux bâtiments armés en course naviguant avec ou sans prises.

Art. 11. Si des bâtiments de guerre ou des navires armés en course appartenant à une nation engagée dans une

guerre maritime sont contraints de se réfugier dans les eaux ou ports belges de la Mer du Nord, par suite de danger de mer, d'avaries graves, de manque de vivres ou de combustible, ils reprendront le large aussitôt que le temps le permettra ou bien dans le vingt-quatre heures qui suivront soit l'achèvement des réparations autorisées, soit l'embarquement des provisions dont la nécessité aura été démontrée.

Art. 12. Le commandant de tout bâtiment de guerre d'une puissance belligérante aussitôt après son entrée dans les eaux ou ports belges de la Mer du Nord, sera, à l'intervention de l'administration de la marine, invité à fournir des indications précises, concernant le pavillon, le nom, le tonnage, la force des machines, l'équipage du bâtiment, son armement, le port de départ, la destination, ainsi que les autres renseignements nécessaires pour déterminer, le cas échéant, les réparations ou les approvisionnements en vivres et charbon qui pourraient être nécessaires.

Art. 13. En aucun cas, il ne peut être fourni aux bâtiments de guerre ou aux navires armés en course d'une nation engagée dans une guerre maritime des approvisionnements ou moyens de réparations au delà de la mesure indispensable pour qu'ils puissent atteindre le port le plus rapproché de leur pays ou d'un pays allié au leur pendant la guerre.

Un même navire ne pourra être, sans autorisation spéciale, pourvu de charbon une seconde fois que trois mois au moins après un premier chargement dans un port belge.

Art. 14. Les bâtiments spécifiés à l'article précédent ne peuvent, à l'aide de fournitures prises sur le territoire belge, augmenter, de quelque manière que ce soit, leur matériel de guerre, ni renforcer leur équipage, ni faire des enrôlements, même parmi leurs nationaux, ni exécuter, sous prétexte de réparation, des travaux susceptibles d'accroître leur puissance militaire, ni débarquer pour les rapatrier par les voies de terre, des hommes, marins ou soldats se trouvant à bord.

Art. 15. Ils doivent s'abstenir de tout acte ayant pour but de faire du lieu d'asile la base d'une opération quelconque contre leurs ennemis, comme aussi de toute investigation sur les ressources, les forces et l'emplacement de leurs ennemis.

Art. 16. Ils sont tenus de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 7 du présent arrêté et d'entretenir des relations pacifiques avec tous les navires, amis ou ennemis, mouillés dans le même port ou dans la même zone territoriale belge.

Art. 17. L'échange, la vente ou la cession gratuite de prises ou de butin de guerre sont interdits dans les eaux et ports belges.

Art. 18. Tout acte d'hostilité est interdit aux bâtiments de guerre étrangers dans les eaux belges.

Art. 19. Si des bâtiments de guerre ou de commerce de deux nations en état de guerre se trouve en même temps dans un port ou dans les eaux belges, il y aura un intervalle de vingt-quatre heures au moins fixé par les autorités compétentes entre le depart d'un navire de l'un des belligérants et le départ subséquent d'un navire de l'autre belligérant.

Dans ce cas, il pourra être fait exception aux prescriptions de l'article 8.

La priorité de la demande assure la priorité de la sortie. Toutefois le plus faible des deux bâtiments pourra être autorisé à sortir le premier.

Art. 20. Le gouvernement se réserve la faculté de modifier les dispositions des articles 8 et suivants du présent arrêté, en vue de prendre dans les cas spéciaux et si des circonstances exceptionelles se présentent, toutes les mesures que la stricte observation de la neutralité rendrait opportunes ou nécessaires.

Art. 21. Dans le cas d'une violation des dispositions du présent arrêté, les autorités locales désignées par le gouvernement prendront toutes les mesures que les instructions spéciales leur prescrivent et elles avertiront sans délai le gouvernement qui introduira auprès des puissances étrangères les protestations et réclamations nécessaires.

Dispositions spéciales en cas de mobilisation de l'armée.

Art. 22. Aussitôt que la mobilisation de l'armée est décrétée, il est interdit à tous bâtiments de guerre étrangers de mouiller dans les eaux et ports belges de la Mer du Nord

sans autorisation préalable du gouvernement, sauf les cas de danger de mer, de manque d'approvisionnements ou d'avaries graves.

Aucun pilote ne pourra, hors les cas de force majeure prévus ci-dessus, être fourni aux dits navires s'ils n'ont pas obtenu l'autorisation préalable repuise.

En ce qui concerne les eaux belges de l'Escaut, lorsque l'autorisation d'y pénétrer aura été accordée dans ces circonstances, le sous-inspecteur du pilotage belge à Flessingue préviendra le commandant du navire qu'il doit s'arrêter en vue du fort Frédéric pour communiquer cette autorisation au délégué du gouverneur militaire de la position d'Anvers, qui sera muni des instructions nécessaires.

Le pavillon belge est hissé sur l'ancien fort Frédéric en un point visible pour les navires qui approchent.

Dispositions finales.

Art. 23. Un exemplaire du présent arrêté sera remis par les autorités maritimes au commandant de tout bâtiment de guerre ou navire armé en course aussitôt après q'il aura été autorisé à mouiller dans les eaux belges.

Art. 24. Nos Ministres des Affaires étrangères, de la Guerre, et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés, chacun dans la limite de ses attributions, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 février 1901.

Léopold.

Par le Roi:

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. de Faverau.

Le Ministre de la Guerre,

A. Cousebant d'Alkemade.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. Liebaert.

Hafenpolizei-Ordnung.

Verordnung des Handelsministeriums vom 14. März 1884, womit eine Polizeiordnung für die Seehäfen erlassen wird.

§. 1. Jedes Handelsschiff hat, wenn es bei Tag in einen Hafen einläuft, seine Nationalflagge zu hissen und darf dieselbe vor Beendigung der hafen- und seesanitätsämtlichen Behandlung nicht niederholen.

Bei Nacht sind die bezüglichen Vorschriften über die Führung von Lichtern zu beobachten.

Es ist nicht erlaubt, bei der Hafeneinfahrt zu ankern, ausgenommen in Fällen höherer Gewalt.

§. 2. Bei der Ankunft in einem Hafen ist vor Ertheilung der Pratika, abgesehen von den in den Sanitäts- und Zollvorschriften begründeten Ausnahmen jeder Verkehr mit dem Lande, mit anderen Personen oder Schiffen verboten.

Wenn solche Ausnahmen nicht bestehen, hat sich der Schiffer zur Erwirkung der Pratika, beziehungsweise zur Aufnahme des Seesanitäts-Constitutes sofort nach Ankunft des Schiffes bei dem Hafenamte einzufinden.

§. 3. Unter „Hafenamt“ wird in diesem Reglement die Hafenbehörde des betreffenden Ortes ohne Rücksicht auf deren etwaige besondere Benennung, verstanden.

§. 4. Bei Aufnahme des Seesanitäts-Constitutes hat der Schiffer die Bordpapiere vorzulegen und Auskunft über seine Reise, sowie über die Vorkommnisse in maritimer und sanitärer Beziehung während derselben zu ertheilen.

Außerdem hat der Schiffer in allen Fällen, in welchen es von den bezüglichen Vorschriften, insbesondere von der

Schiffsmanifest-Ordnung vom 23. März 1881 (R. G. Bl. Nr. 35) verlangt wird, das Ladungsmanifest in den Freihäfen dem Hafenamte, in den im Zollgebiete gelegenen Häfen aber der Zollbehörde vorzulegen, und wenn er zu einer solchen Vorlage nicht verpflichtet ist, über Verlangen die Beschaffenheit seiner Ladung anzugeben.

Führt das Schiff feuergefährliche Gegenstände, als Pulver, Sprengmaterial, Petroleum, Salpeter, Spirituosen u. dgl. am Bord, so hat dies der Schiffer, ohne erst eine Aufforderung abzuwarten, besonders anzugeben.

Überhaupt hat der Schiffer alle ihm in Ausübung des Dienstes vom Hafenamte gestellten Fragen zu beantworten.

§. 5. Nach der Aufnahme des Seesanitäts-Constitutes weist das Hafenamt dem Schiffe einen Anker- oder Liegeplatz an.

Der Schiffer darf ohne Erlaubnis des Hafenamtes weder einen solchen Platz nehmen, noch denselben wechseln.

Die Liegeplätze werden, abgesehen von den in besonderen Vereinbarungen begründeten Ausnahmen, ohne Unterschied der Nationalität der Schiffe, nach der Reihenfolge der Ankunft, nach der Beschaffenheit der Ladung und nach der Tragfähigkeit des Schiffes angewiesen.

§. 6. Kein Schiff darf am Ufer unbeschäftigt liegen, sobald ein anderes Schiff zum Laden oder Löschen eines Anlegeplatzes bedarf.

Überhaupt haben die Schiffe den von ihnen eingenommenen Platz zu verlassen, wenn dies vom Hafenamte verlangt werden sollte.

Ein am Ufer liegendes Schiff oder Boot darf nur mit Genehmigung des Hafenamtes und gegen Beobachtung der diesfälligen zollämtlichen Vorschriften (§. 39 Zollordnung vom Jahre 1835) als Platz zum Kleinverkaufe oder als Warenlager benützt werden.

§. 7. Der Schiffer eines längs der Ufer des Hafenbereiches vertäuten Schiffes muß es geschehen lassen, daß das Hafenamt seinem Schiffe ein anderes zur Seite lege, und dass letzteres die Verbindung mit dem Ufer über sein Schiff bewerkstellige.

§. 8. Die Vertäuung des Schiffes am Liegeplatze hat nach Anweisung des Hafenamtes zu geschehen.

Quersegelschiffen und Dampfern ist es in den diesfalls besonders bezeichneten Häfen verboten, ohne Beihilfe eines Hafenlootsen sich zu vertäuen, loszumachen oder irgend eine Bewegung vorzunehmen.

Sollte ein Schiffer einen Lootsen des Hafenamtes für irgend eine maritime Operation benöthigen, so wird ihm derselbe, ohne dass für dessen Anordnungen oder Thätigkeit von Seite des Hafenamtes eine Verantwortung übernommen würde, ohne Entgelt zur Verfügung gestellt, doch muß der Schiffer denselben mit einem Boote seines Schiffes beim Hafenamte abholen und in gleicher Weise nach vollendeter Arbeit dahin zurückführen.

§. 9. Innerhalb des Hafens ist dem Hafenamte und dessen Organen in allen auf den Hafen- und Seesanitätsdienst bezüglichen Angelegenheiten Gehorsam zu leisten.

Im Falle des Ungehorsams ist das Hafenamt berechtigt, seine Anordnungen sofort selbst auszuführen und zwar auf Gefahr und Kosten des betreffenden Schiffes.

§. 10. Die an Bojen vertäuten Schiffe haben soviel von ihrer Vertäuung auszustechen, als die Stärke des Windes verlangt und bei stürmischem Wetter nicht weniger als 30 Meter ausgestochen zu halten.

Es ist nicht gestattet, bei stürmischem Wetter einen Spring an einer Boje zu nehmen, an welcher bereits ein Schiff vertäut liegt.

Die an Anbindpfahlwerken oder Anbindsäulen ohne Ringe vertäuten Schiffe haben mit ihren Ketten und Tauen einen ganzen Schlag um dieselben zu legen und haben die zur Anwendung kommenden Vertäumittel den örtlichen Verhältnissen und den Weisungen des Hafenamtes zu entsprechen.

Jeder Spring muß losgelassen werden, wenn ein anderes Schiff passiert.

Schiffe, welche nicht genügende Vertäumittel besitzen, erhalten in den Hafenbassins keinen Platz angewiesen.

Die Schiffe haben über Anordnung des Hafenamtes den Klüverbaum einzuziehen, die Raaen zu kaien oder anzubrassen und überhaupt ähnlichen Anordnungen Folge zu geben.

§. 11. Die im Hafenbereiche aufgestellten Signale zur Bezeichnung von unterseeischen Telegraphenkabeln, Gas- und

Wasserleitungsröhren u. dgl. sind entsprechend zu beachten, insbesondere ist es nicht erlaubt, Taue an Orten festzumachen, die nicht hiezu bestimmt sind.

§. 12. Es ist nicht erlaubt, die Verkehrslinien mit Ketten oder Tauen zu versperren oder sonst irgend ein Verkehrshindernis zu bereiten.

§. 13. Wird ein Schiff vom Stapel gelassen oder auf denselben gezogen, so müssen im Bedarfsfalle die übrigen naheliegenden Schiffe sich vorübergehend von ihren Plätzen entfernen.

§. 14. Holzstücke oder andere Gegenstände, durch welche Schiffe beschädigt oder gefährdet werden könnten, dürfen weder im Wasser schwimmend erhalten, noch dürfen damit die Ufer belegt werden.

Schiffsboote dürfen nur im Wasser gehalten werden, wenn dadurch kein Behindernis anderer Schiffe oder des Verkehres überhaupt entsteht. Die Fürsorge für Boote jeder Gattung obliegt überhaupt stets dem betreffenden Eigenthümer, welcher für jeden durch fehlerhafte Vertäuung entstehenden Schaden verantwortlich ist.

§. 15. Jede Beschädigung der Ufermauern, sowie das Einschlagen von Eisentheilen, Balken oder Pflöcken in dieselben ist verboten, auch dürfen, Steine von den Ufermauern nicht weggenommen werden.

§. 16. Es ist verboten ein anderes Schiff ohne Erlaubnis des Hafenamtes loszutäuen oder ein fremdes Vertäumittel zu beschädigen.

§. 17. Der Schiffer eines innerhalb des Hafenbereiches in Bewegung befindlichen Schiffes hat jede fachgemäße Vorsicht anzuwenden, um den Hafenwerken oder anderen Schiffen keinen Schaden zuzufügen.

§. 18. Es ist verboten, irgend ein Schiffahrtssignal oder eine Vertäuungsvorrichtung zu beschädigen, zu ändern oder zu entfernen, ohne Unterschied, ob es sich im Wasser oder am Lande befindet.

§. 19. An Bord der im Hafen vertäuten Schiffe haben sich in der Regel zwei Drittheile der Bemannung und ein Schiffsofficier anwesend zu befinden, doch kann das Hafenamt, mit Rücksicht auf den Bemannungsstand oder auf die Liegeplätze des Schiffes, eine Verminderung dieser Zahl gestatten.

Auf abgerüsteten Schiffen, welche im Hafen vertäut sind, hat sich eine Wache zu befinden, deren Stärke nach den Verhältnissen von dem Hafenamte festgesetzt wird.

§. 19. Zur Nachtzeit muß auf jedem Schiffe im Hafen, ohne Unterschied, ein Mann die Wache auf Deck halten.

§. 20. Es ist verboten Hunde frei auf Deck von Schiffen zu halten, welche reihenweise oder an den Ufern vertäut sind.

§. 21. An Bord von Schiffen, welche reihenweise in Hafenbassins oder Canälen liegen, ist das Halten von ungedecktem Licht untersagt.

Zum Anzünden von Feuer im Raume behufs Räucherung ist die Bewilligung des Hafenamtes notwendig, wobei von demselben die nötigen Weisungen gegeben werden.

Während des Ladens oder Löschens feuergefährlicher Gegenstände ist das Tabakrauchen auf und unter Deck, sowie im Raume, dann auch am Ufer in unmittelbarer Nähe dieser Gegenstände strengstens untersagt.

§. 22. Im Falle einer Feuersbrunst auf einem Schiffe oder eines anderen Unglücksfalles an irgend einem Punkte des Hafens haben sich die Schiffer mit ihren Bemannungen zur Hilfeleistung für den Fall bereit zu halten, als sie vom Hafenamte dazu aufgefordert würden. Dem Hafenamte obliegt die Leitung der zur Abhilfe erforderlichen Arbeiten.

Wenn auf einem Schiffe eine Feuersbrunst entsteht oder ein Unglücksfall eintritt, welcher die öffentliche Sicherheit gefährdet, so hat der Schiffer, beziehungsweise die Wache dieses Schiffes, eventuell im Unterlassungsfalle die Wache des Nachbarschiffes mit der Bordglocke Sturm zu läuten und dem Hafenamte auch Meldung zu erstatten.

§. 23. In Fällen von Gefahr überhaupt, durch welche die Sicherheit des Hafens und der in demselben liegenden Schiffe bedroht wird, ist der Schiffer verpflichtet, auch ohne die Anordnung des Hafenamtes, das den Verhältnissen entsprechende Benehmen zur Hintanhaltung oder Verringerung von Unglücksfällen zu beobachten.

§. 24. Bei dem Laden und Löschen von Pulver, Kriegsmunition und Sprengmaterialien, Petroleum und sonstigen feuergefährlichen Gegenständen ist nach den bezüglichen Vorschriften vorzugehen.

§. 25. Den zum eigenen Gebrauche bestimmten Vorrath an Pulver und Leuchtfeuerwerkskörpern hat das Schiff an dem zur Aufbewahrung dieser Gegenstände bestimmten Orte auszuschiffen, bevor es seinen Liegeplatz innerhalb des Hafens einnimmt. Ingleichen sind, bevor das Schiff den Liegeplatz einnimmt, die Feuerwaffen zu entladen.

Die Einschiffung der obgenannten Gegenstände darf erst geschehen, wenn das Schiff reisefertig ist und die Ufer oder Hafenbassins bereits verlassen hat.

§. 26. Im Bereiche des Hafens ist das Abfeuern von Kanonen und anderer Feuerwaffen, sowie das Abbrennen von Feuerwerkskörpern ohne besondere Erlaubnis des Hafenamtes untersagt.

Rücksichtlich des Tragens von Waffen am Lande hat der Schiffer die Mannschaft zur Befolgung jener Bestimmungen zu verhalten, welche ihm das Hafenamt mit Hinblick auf die im Orte diesfalls geltenden Vorschriften bekannt geben wird.

§. 27. Alle Gegenstände, welche von einem Schiffe gelöscht wurden oder auf dasselbe verladen werden sollen, sind so schnell als möglich vom Ufer wegzuschaffen oder an Bord zu bringen und dürfen während der Nacht nicht am Ufer bleiben.

Im Falle der Nichtbeachtung dieser Vorschrift werden diese Gegenstände von Hafenorganen auf Gefahr und Kosten des Säumigen hinweggeschafft und erst nach Zahlung der diesfälligen Auslagen und nach Erlag der durch dieses Reglement angedrohten Strafe zurückgestellt.

In Fällen erwiesener Nothwendigkeit kann das Belassen von Gegenständen am Ufer während der Nacht vom Hafenamte, jedoch gegen Beobachtung der diesfalls bestehenden Zollvorschriften erlaubt werden. Sollten sich hierunter feuergefährliche Gegenstände befinden, so sind dieselben auch seitens des Hafenamtes und zwar auf Kosten des Eigenthümers zu bewachen.

§. 28. Ohne hafenämtliche Bewilligung darf Ballast irgend einer Art nicht geladen, gelöscht, oder von einem Schiffe zu anderen Schiffen gebracht werden.

Derartige Arbeiten dürfen nur bei Tag und nur unter Anwendung eines Segels oder einer Persenning geschehen, um das Hineinfallen von Ballast ins Wasser zu vermeiden.

Der Ballast ist an den hiezu eigens angewiesenen Orten zu nehmen oder dorthin zu schaffen.

Auch beim Laden oder Löschen von leicht zerstreubaren Materialien sind Segel oder Persenninge anzuwenden.

§. 29. Es ist verboten, Asche, Steinkohlenreste oder sonstige Dinge jeder Art in größerer Quantität ins Wasser zu werfen. Derartige Gegenstände sind an dem vom Hafenamte oder den zuständigen Ortsbehörden bestimmten Ort zu schaffen.

§. 30. Das Kielholen der Schiffe, sowie die Kalfaterung außenbords sind nur mit besonderer Bewilligung und unter Aufsicht des Hafenamtes an den hiezu bestimmten Orten gestattet.

Auch für die Kalfaterung innenbords und für alle jene Arbeiten, mit welchen das Kochen bituminöser Stoffe, wie Pech, Teer u. dgl. verbunden ist, sind die Anordnungen des Hafenamtes einzuholen.

Während dieser Arbeiten sind alle durch deren Beschaffenheit gebotenen Vorsichtsmaßregeln anzuwenden.

§. 31. Es ist nicht erlaubt, unbrauchbar gewordene, nicht mehr schwimmfähige Schiffe im Wasser zu lassen.

Der Schiffer eines im Hafenbereiche aufgefahrenen oder gesunkenen Schiffes ist zu dessen Flottmachung verhalten, des letzteren jedoch nur dann, wenn durch dasselbe der Verkehr als behindert erkannt wird.

Sollte der Schiffer oder Eigenthümer innerhalb des vom Hafenamte bestimmten Termines den voranstehenden Bestimmungen nicht nachkommen, so wird das Hafenamt selbst die Hinwegschaffung oder Bergung auf Gefahr und Kosten des Schiffes und der Ladung veranlassen.

§. 32. Das Abbrechen eines Schiffes außerhalb einer Werfte ist in der Regel verboten. Das Hafenamt kann jedoch in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen, im Einverständnisse mit der Zollbehörde die Erlaubnis zum Abbrechen an anderen Orten in dem Falle ertheilen als dadurch keine Störung oder sonstige Behinderung des Verkehrs entsteht. Innerhalb des Hafenbereiches darf das Abbrechen keinesfalls weiter als bis zur Höhe von einem Meter über der Wasserfläche geschehen, der übrige Theil des Schiffskörpers muß auf einer Werfte oder einem anderen, vom Hafenamte bestimmten Punkte auseinander genommen werden.

§. 33. Die Kalfaterung, die Ausbesserung und das Abbrechen von Schiffen sind bei Nachtzeit, ohne besondere schriftliche Bewilligung des Hafenamtes untersagt.

§. 34. Sollte ein Schiff in den Gewässern des Hafenbereiches Gegenstände der eigenen Ladung oder Ausrüstung verlieren und der Schiffer dieselben nicht sofort bergen oder auffinden können, so hat er davon dem Hafenamte zu dem Ende Anzeige zu machen, um die Erlaubnis zu deren nachträglichen Bergung zu bekommen, oder damit das Hafenamt selbst deren Bergung auf Kosten des Schiffes oder des Eigenthümers veranlasse, dem diese geborgenen Gegenstände gegen Erlag der gehabten Auslagen und gegen Zahlung des etwaigen Finderlohnes rückerstattet werden.

Wer solche Gegenstände im Meere oder vom Meere ans Ufer ausgeworfen gefunden und an sich genommen hat, muß hievon dem Hafenamte zur weiteren Veranlassung Anzeige erstatten, die gefundenen Gegenstände aber ohne Verzug der Zollbehörde zur Aufnahme in die ämtliche Bewahrung übergeben.

§. 35. Das Hinwegschaffen von Schiffszugehör jeder Art oder von Gegenständen der Ladung ist den Individuen der Bemannung ohne ausdrückliche Erlaubnis des Schiffers oder des Eigenthümers des Schiffes oder der Ladung verboten.

§. 36. Es ist Pflicht jedes Schiffers, dem Hafenamte unverzüglich alle an den Pfahlwerken, Vertäuungsvorrichtungen, Signalen und an den Ufermauern wahrgenommenen Schäden, sowie auch den Untergang oder das Auffahren von Booten und Schiffen, endlich jedes wie immer geartete Hindernis für die Schiffahrt anzuzeigen.

§. 37. Der Schiffer ist für den Ersatz des Schadens verantwortlich, der von seinem Schiffe, dessen Booten oder irgend einer Person des Schiffes den im §. 36 genannten Hafenwerken zugefügt werden sollte. Fälle höherer Gewalt sind hiebei ausgeschlossen.

§. 38. Der Schiffer hat während des Aufenthaltes im Hafenbereiche das Verhalten der Schiffbemannung zu überwachen und dieselbe zu ermahnen, beim Anslandgehen sich keine Ordnungswidrigkeit oder Ausschreitung zu Schulden kommen zu lassen.

Auch im Hafenbereiche steht das Disciplinarrecht am Bord dem Schiffer zu.

§. 39. Wenn der Schiffer zur Herstellung der an Bord eines Schiffes ernstlich bedrohten Ordnung den Beistand der öffentlichen Gewalt für unerläßlich halten sollte, so hat er die nöthige Hilfe beim Hafenamte zu verlangen.

Ist das Schiff ein ausländisches, so hat der Schiffer sein Verlangen im Wege des Consularvertreters seiner Nation vorzubringen. Befände sich aber in dem betreffenden Hafen kein solcher Consularvertreter oder läge Gefahr im Verzuge, so kann vom Schiffer das Ansuchen unmittelbar an das Hafenamt gestellt werden.

An Bord von ausländischen Schiffen kann vom Hafenamte ohne Intervention des betreffenden Consularvertreters eine Amtshandlung nur dann vorgenommen werden, wenn nicht eine solche Intervention durch die bezüglichen Verträge begründet ist.

§. 40. Es ist verboten, die Hafenorgane in der Ausübung ihrer Obliegenheiten zu stören oder sich in ihre Amtshandlungen zu mengen und sich gegen dieselben beleidigend oder in einer solchen Weise zu benehmen, daß hiedurch deren Ansehen verletzt werde.

§. 41. Im Hafenbereiche ist das Baden im Meere an Orten, welche von der zuständigen Behörde nicht zur Benützung als öffentliche Bäder bestimmt sind, untersagt.

§. 42. Ohne Erlaubnis des Hafenamtes ist das Beherbergen von fremden Personen auf Schiffen untersagt.

§. 43. Der Schiffer, ohne Unterschied der Flagge, ist unbeschadet der über die Ausschiffung von Seeleuten bestehenden Vorschriften verpflichtet, dem Hafenamte innerhalb 24 Stunden, beziehungsweise wenn die Abreise des Schiffes eher erfolgen sollte, noch vor selber, Anzeige zu erstatten, wenn ein Individuum der Schiffsbemannung entlassen wurde oder sich heimlich vom Bord entfernt hat.

§. 44. Der Schiffer eines Schiffes fremder Flagge ist verpflichtet, vor dessen Ausklarierung dem Hafenamte eine Abschrift seiner Musterrolle zu übergeben.

§. 45. Der Schiffer erhält die Ausklarierung und die Erlaubnis zum Auslaufen aus dem Hafen nicht eher, als bis derselbe den über die Ladungsmanifeste giltigen Vorschriften entsprochen und sich über die Entrichtung der Schiffahrts- und Zollgebüren und der sonstigen für das

Schiff oder die Waren etwa bestehenden Abgaben gehörig ausgewiesen hat.

Derselbe Vorgang greift Platz, so lange nicht die zu Lasten des Schiffers fallenden Strafgelder, wie auch die Kosten des Strafverfahrens gezahlt und die dem Hafen und seinen Werken etwa zugefügten Schäden ersetzt sind, oder doch für die spätere Zahlung innerhalb jenes Zeitraumes, welcher vom Hafenamte oder nach Umständen von der Gerichtsbehörde bestimmt wurde, eine angemessene Bürgschaft geleistet worden ist.

§. 46. Wenn über ein Schiff von einer hiezu berufenen Behörde aus irgend einer Ursache ein Sequester verhängt wird, ist das Hafenamt befugt, jene Maßregeln zu treffen, durch welche das Schiff an der Abreise verhindert wird.

§. 47. Übertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden nach Maßgabe der Ministerialverordnung vom 30. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 198) mit Geld bis zu fl. 100 oder mit Arrest von 6 Stunden bis 14 Tagen bestraft.

§. 48. Wird durch eine solche Übertretung die Verpflichtung der Ersatzleistung für einen am Staats- oder Privateigenthume verursachten Schaden begründet, so hat das Hafenamt den entstandenen Schaden zu erheben und über die Verpflichtung zum Ersatze desselben, wenn ein Vergleich zwischen den Parteien nicht zu erzielen ist, eine vorläufige Entscheidung zu treffen. Erachtet sich eine Partei durch diese vorläufige Entscheidung als benachtheiligt, so steht ihr frei, Abhilfe gegen die andere Partei im ordentlichen Rechtswege zu suchen.

§. 49. Über das Strafverfahren gelten im Allgemeinen jene Bestimmungen, welche bezüglich der Bestrafungen von Seepolizeiübertretungen überhaupt in Kraft stehen.

Die nach den Vorschriften über die Bestrafung der Seepolizeiübertretungen zuständige Hafenbehörde bildet die erste, die Seebehörde die zweite und das Handelsministerium die dritte Instanz.

Die Berufung gegen ein Erkenntnis ist binnen 15 Tagen anzumelden.

Falls die zweite Instanz das Erkenntnis der ersten Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaßes bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Die eingehenden Geldstrafen fließen in den Marine-Unterstützungsfond.

§. 50. Die Verjährungsfrist für die in gegenwärtiger Verordnung bezeichneten Handlungen beträgt 3 Monate.

Diese Frist wird durch die Einleitung des Strafverfahrens unterbrochen.

§. 51. Jeder Schiffer, ohne Unterschied der Flagge, hat ein Exemplar dieser Hafenpolizeiverordnung zu besitzen.

Die Ausfolgung dieses Exemplares erfolgt bei Aufnahme des Ankunfts-Constitutes seitens des Hafenamtes, gegen Erlag des bestimmten Preises.

§. 52. Die Bestimmungen der §§. 2, 5, 9 erste Alinea, 11, 12, 14 erste Alinea, 15, 16, 18, 24, 29, 34, 36, 37, 40, 48 und 50 dieser Verordnung haben auch für Kriegsschiffe Anwendung.

Kriegsschiffe, welche voraussichtlich für längere Zeit einen Liegeplatz am Ufer einnehmen, sind in der Regel den Bestimmungen des §. 25 unterworfen.

§. 53. Diese Verordnung tritt mit 1. April 1884 in Wirksamkeit.

Mit dem Tage der Wirksamkeit dieser Verordnung treten alle gegenwärtig bestehenden Vorschriften, soferne sie Gegenstände betreffen, welche durch diese Verordnung geregelt sind, außer Kraft.

Unterstützung der Handelsmarine.

Gesetz vom 27. December 1893, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Dampfer und Segelschiffe, welche während der Geltungsdauer des gegenwärtigen Gesetzes im österreichischen Schiffsregister für die weite Fahrt oder die große Küstenfahrt eingetragen sind, haben nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen Anspruch auf:

a) einen Betriebszuschuss,

b) einen Reisezuschuss seitens des Staates.

Artikel II.

Jedes der im Artikel I erwähnten Dampf- oder Segelschiffe erhält den Betriebszuschuss, wenn:

1. dasselbe wenigstens zu zwei Drittheilen Eigenthum österreichischer Staatsangehöriger ist,

2. seit der Zeit seines Stapellaufes nicht mehr als 15 Jahre verflossen sind,

3. dasselbe die Classe A, I. oder II. Kategorie des österreichisch-ungarischen „Veritas“ oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werte besitzt.

Artikel III.

Der Betriebszuschu wirdss bis zum Ablaufe des 15. Jahres, vom Tage des Stapellaufes gerechnet, erfolgt und beträgt im ersten Jahre nach dem letzteren für jede Tonne des Netto-Raumgehaltes:

1. 6 fl. für Dampfer aus Eisen und Stahl,

2. 4 fl. 50 kr. für Segelschiffe aus Eisen und Stahl,

3. 3 fl. für Segelschiffe aus Holz oder gemischter Construction.

Diese Beträge werden mit Beginn des zweiten Jahres um fünf Procent derselben jährlich vermindert.

Artikel IV.

Der Betriebszuschuss wird für Schiffe aus Eisen oder Stahl, welche nach dem 1. Jänner 1894 auf inländischen Werften erbaut werden, um zehn Procent und, wenn sie wenigstens zur Hälfte aus inländischem Materiale hergestellt sind, um 25 Procent erhöht.

Artikel V.

Der Betriebszuschuss für Schiffe, welche später als im ersten Jahre nach ihrem Stapellaufe den Anspruch auf denselben erwerben, wird für das erste Jahr ihres Anspruches unter Abschlag jener Summe bemessen, welche bei Anwendung des im Artikel III festgesetzten Prosentualabzuges auf die Zeit vom Stapellaufe bis zum Erwerbe der Anspruchsberechtigung entfällt.

Diese Abzüge finden hierauf bis zum Ablaufe des 15. Jahres nach dem Stapellaufe statt, nach welchem der Bezug des Zuschusses aufhört.

Artikel VI.

Alle am 1. Juli 1893 im Schiffsregister für weite Fahrt oder für große Küstenfahrt eingetragenen Schiffe, seit deren Stapellauf mehr als 15 Jahre verstrichen sind, erhalten vom 1. Jänner 1894 an, auf die Dauer von 5 Jahren einen Amortisierungszuschuss von einem Gulden jährlich per Netto-Tonne Raumgehalt unter der Voraussetzung, daß sie wenigstens die Classe B, I. I beim österreichisch-ungarischen „Veritas“ oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werte besitzen.

Artikel VII.

Den Reisezuschuss erhalten die im Artikel I bezeichneten Schiffe für Reisen außerhalb der Grenzen der kleinen Schifffahrt (Gesetz vom 7. Mai 1879, [R. G. Bl. Nr. 65] über die

Registrierung der Seehandelsschiffe) von oder nach österreichischen Häfen, wenn diese Reisen im Interesse des einheimischen Handels und Verkehres nicht mit Dampfern neben einer von der Staatsverwaltung subventionierten regelmäßigen Linie unternommen werden.

Der Reisezuschuss beträgt für je 100 Seemeilen Fahrt per Netto-Tonne Raumgehalt je fünf Kreuzer.

Die zur Anrechnung kommende Meilenzahl wird nach der kürzesten maritimen Distanz bemessen.

Artikel VIII.

Wenn ein Schiff mehr als sechs Monate ununterbrochen sich in Abrüstung befindet oder handelsunthätig ist, verliert es für den betreffenden Zeitabschnitt den Anspruch auf den Betriebszuschuss, beziehungsweise die Prämie (Artikel IV) oder den Amortisierungszuschuss (Artikel VI).

Artikel IX.

Alle Seehandelsschiffe werden vom 1. Jänner 1894 an auf die Dauer von fünf Jahren von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer befreit. Während der Geltungsdauer dieses Gesetzes wird allen auf inländischen Werften neuerbauten Seehandelsschiffen auf die Dauer von fünf Jahren, vom Tage der Ausfertigung des Registerbriefes des betreffenden Schiffes gerechnet, die Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer gewährt.

Artikel X.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf Schiffe:

a) welche einem von der k. k. Staatsverwaltung bereits gesetzlich subventionierten Unternehmen angehören;

b) welche in bestimmten regelmäßigen Fahrten verwendet werden, die auf Grund besonderer Verträge mit der k. k. Postverwaltung stattfinden;

c) welche einem industriellen Etablissement angehören und von letzterem nur für die Zufuhr des eigenen Materiales benützt werden.

Artikel XI.

Der Anspruch auf die Flüssigmachung des Betriebszuschusses wird am Schlusse jedes einzelnen Jahres — vom

Tage des Stapellaufes an gerechnet — jener auf die Flüssigmachung des Reisezuschusses nach Vollendung der betreffenden Reise, und in beiden Fällen außerdem nach erbrachtem Nachweise über die Anspruchsberechtigung fällig.

Artikel XII.

Schiffe, welche im Auslande erbaut wurden und nach Artikel I oder Artikel V dieses Gesetzes einen Betriebszuschuss beziehen, müssen, wenn sie vor Ablauf von drei Jahren seit dessen Genusse an eine fremde Flagge übergehen, den ganzen bisher bezogenen Betrag an die k. k. Staatsverwaltung zurückstellen. Schiffe dagegen, welche auf einer inländischen Werfte erbaut wurden und einen Betriebszuschuss beziehen, müssen, wenn sie an eine fremde Flagge übergehen, den ganzen bisher bezogenen Betrag an die k. k. Staatsverwaltung rückerlegen, wenn die Veräußerung schon im zweiten Jahre des Genusses erfolgt.

Artikel XIII.

Die Rheder, welche die durch das gegenwärtige Gesetz gewährten Begünstigungen für ihre Schiffe genießen, insoferne sich dieselben nicht bloß auf die Befreiung von der Steuerentrichtung beziehen (Artikel IX), sind verpflichtet, diese Schiffe der Staatsverwaltung im Kriegs- und Mobilisierungsfalle über Aufforderung gegen entsprechende Vergütung zur Verfügung zu stellen.

Artikel XIV.

Die Bestimmungen zur Ausführung dieses Gesetzes werden im Verordnungswege erlassen.

Artikel XV.

Das Gesetz vom 19. Juni 1890 (R. G. Bl. Nr. 130), betreffend die zeitliche Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer für den Betrieb der Schiffahrt zur See mit Dampfern oder eisernen oder stählernen Segelschiffen, welche im Inlande erbaut wurden, tritt, unbeschadet der auf dessen Grund bereits erworbenen Rechte, mit dem Inslebentreten dieses Gesetzes außer Kraft.

Artikel XVI.

Das gegenwärtige Gesetz tritt mit 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit und bleibt durch zehn Jahre in Kraft.

Artikel XVII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 27. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Verordnung des Handelsministeriums und des Finanzministeriums vom 27. December 1893, zur Durchführung des Gesetzes vom 27. December 1893 (R. G. Bl. Nr. 189), betreffend die Unterstützung der Handelsmarine.

Zur Durchführung des Gesetzes vom 27. December 1893, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, werden folgende Bestimmungen erlassen:

Zum Artikel I.

Der Anspruch auf den Betriebs- oder Reisezuschuss muss vom Rheder oder dessen Bevollmächtigten unter Nachweis der gesetzlichen Voraussetzungen geltend gemacht werden.

Über die Zuerkennung des betreffenden Zuschusses entscheidet die Seebehörde.

Gegen deren Entscheidung steht die Beschwerde an das Handelsministerium binnen 14 Tagen nach erhaltener Verständigung zu.

Zum Artikel II.

Wer den Anspruch auf den Betriebszuschuss erhebt, hat bei der Seebehörde eine Eingabe zu überreichen, mit welcher die Titel des Anspruches zu begründen und die vom Gesetze erforderten Datumstände zu erweisen sind.

Zum Nachweis der Staatsbürgerschaft der österreichischen Rheder sind Heimatsscheine jüngsten Datums vorzulegen.

Der Tag des Stapellaufes ist für im Inlande erbaute Schiffe durch eine Bestätigung des zuständigen Hafen-

capitanates, für im Auslande erbaute Schiffe durch eine auf glaubwürdige Documente gegründete Bescheinigung des k. und k. Consularamtes, in dessen Amtssprengel die betreffende Werfte gelegen ist, nachzuweisen.

Die Classification des Schiffes ist durch Beibringung des vom österreichisch-ungarischen „Veritas" oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werte ausgefertigten Certificates oder wenn das Schiff sich auswärts befinden sollte, durch eine von der Classificationsanstalt abgegebene Erklärung festzustellen.

Die Entscheidung darüber, ob und welche Anstalt als dem österreichisch-ungarischen „Veritas" gleichwerthig anzusehen sei, steht dem Handelsministerium zu.

Zum Artikel III.

Die Seebehörde entscheidet auf Grund der nachgewiesenen Thatbestände und nach Prüfung des Schiffsregisters über die Anspruchsberechtigung des Schiffes.

Bei Berechnung des Betriebszuschusses wird zuerst der nach dem Registertonnengehalte entfallende Stammbetrag ermittelt.

Schiffe, welche während der Geltungsdauer des Gesetzes vom Stapel gegangen sind und den Betriebszuschuss zuerkannt erhielten, bekommen den vollen Stammbetrag als erste Jahresquote nach Ablauf eines Jahres vom Tage des Stapellaufes an gerechnet. Vom zweiten Jahre ab findet dann der Abzug von je fünf Procent per Jahr statt.

Wird die Anspruchsberechtigung zuerkannt, so ist im Schiffsregister von amtswegen vorzumerken, dass das Schiff im Genusse eines Betriebszuschusses steht. Derselbe Vormerk wird auch im Registerbrief unmittelbar von der Seebehörde oder im Wege des hiezu delegierten Hafen- oder k. und k. Consularamtes eingetragen.

Über die im Genusse eines Betriebszuschusses stehenden Schiffe wird beim Schiffsregisteramte der Seebehörde ein abgesondertes Register geführt.

Über die Zuerkennung des Betriebszuschusses erhält der Rheder ein eigenes Certificat.

Bei Entscheidung über den Anspruch wird die Höhe des für das Schiff jährlich entfallenden Betriebszuschusses

bemessen und dieselbe sammt den einzelnen Jahresquoten dem Gesuchssteller bekanntgegeben.

Zum Artikel IV.

Wenn für ein Schiff auf den Zuschlag zum Betriebszuschusse wegen Erbauung im Inlande Anspruch gemacht wird, so hat dessen Rheder dies durch Vorlage des Beilbriefes zu erweisen.

Die beabsichtigte Verwendung inländischen Materiales, behufs Erlangung des 25prozentigen Zuschlages ist bei der Baulegung des betreffenden Schiffes vom Rheder, für dessen Rechnung das Schiff gebaut wird, bei der Seebehörde anzumelden und wird während der Bauführung durch ein von derselben fallweise zu bestimmendes behördliches Organ controliert.

Zum Artikel V.

Für Schiffe, welche vor dem 1. Jänner 1894 vom Stapel gingen, wird der Stammbetrag des Betriebszuschusses zwar in derselben Weise, wie oben zum Artikel III angegeben, berechnet; es werden jedoch von diesem Stammbetrage vorweg sovielmal fünf Procente abgezogen als der Anzahl der vollen Jahre entsprechen, welche seit dem Stapellauf verstrichen sind. Für das noch nicht vollendete Jahr wird dann der Betriebszuschuss nach dem entfallenden Procentualabzuge berechnet, jedoch nur mit jener Summe liquidiert, welche vom Erwerbe der Anspruchsberechtigung bis zum Schlusse des im Laufe befindlichen Altersjahres pro rata entfällt.

Zum Artikel VI.

Der Amortisierungszuschuss wird für alle hiezu berechtigten Schiffe vom 1. Jänner 1894 ab berechnet. Der Anspruch muss mittels einer an die Seebehörde gerichteten Eingabe angemeldet werden. Dem Gesuche ist der Nachweis des Eigenthumes und das Classificationscertificat, beziehungsweise eine entsprechende Erklärung der Classificationsanstalt beizulegen. Für das Alter ist die betreffende Eintragung im Schiffsregister maßgebend.

In Erledigung der Eingabe erhält der Rheder eine Bescheinigung. Sowohl im Schiffsregister als im Registerbriefe

wird eine Anmerkung in ähnlicher Weise wie beim Betriebszuschusse gemacht. Ebenso werden auch die mit dem Amortisierungszuschusse bedachten Schiffe in das zum Artikel III erwähnte besondere Register eingetragen.

Zum Artikel VII.

a) Der Reisezuschuss kommt jedem Schiffe zu, welches in einem oder mehreren österreichischen Häfen eine Ladung nimmt, die zum mindesten ein Viertheil der Tragfähigkeit des Schiffes beträgt und welches die in diesen Häfen genommene Ladung nach einem oder mehreren ausländischen Häfen verführt.

Die Reise zählt von jenem österreichischen Hafen ab, in welchem mit der Ladung begonnen wurde, bis zu jenem ausländischen Hafen, in welchem der Rest der ursprünglich in Österreich aufgenommenen Ladung gelöscht wird, woferne dieser Rest noch ein Viertel der Tragfähigkeit beträgt.

Zwischenhäfen kommen bei der Distanzbemessung nur in Betracht, wenn in denselben Waren gelöscht wurden, die in einem österreichischen Hafen geladen worden sind und ihrer Menge nach wenigstens ein Achttheil der Tragfähigkeit betrugen;

b) ein Schiff, welches nach einem oder mehreren österreichischen Häfen bestimmt ist, erhält den Reisezuschuss von jenem ausländischen Hafen ab, in welchem es eine Ladung von wenigstens einem Viertheil der Tragfähigkeit mit der Bestimmung nach österreichischen Häfen eingenommen oder auf diese Menge ergänzt hat, bis nach jenem österreichischen Hafen, in welchem die Löschung vollendet wird.

Zwischenhäfen kommen bei der Distanzmessung nur in Betracht, wenn in denselben eine nach österreichischen Häfen bestimmte Ladung von mindestens einem Achttheil der Tragfähigheit des Schiffes aufgenommen wurde.

c) Bei Schiffen, welche ausschließlich zum Passagiertransporte bestimmt sind, kommen dieselben Grundsätze zur Anwendung, welche ad a) und b) für Waren aufgestellt sind.

Der vollen Tragfähigkeit des Schiffes wird hiebei jene Anzahl von Passagieren gleichgeachtet, welche für das betreffende Schiff als Maximalzahl nach Artikel 11 der Ministerialverordnung vom 1. September 1883 (R. G. Bl. Nr. 143), womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden, bestimmt worden ist.

d) Dampfer in periodischer Fahrt nach einem im vornehinein angekündigten und von der Seebehörde genehmigten Fahrplane erhalten den Reisezuschuss für die Reise von einem österreichischen Ausgangshafen bis zu denselben zurück mit Einschluss der Zwischenhäfen.

e) Als Reisen, welche mit von der Staatsverwaltung subventionierten Fahrten concurrieren, werden jene betrachtet, welche zwischen den durch eine regelmäßige Linie verbunden Häfen geschehen.

f) Wer Anspruch auf den Reisezuschuss erhebt, hat bei Antritt der betreffenden Reise ein gehörig ausgefülltes Reisejournal nach dem beiliegenden Formulare, dem Hafen- und Consularamte des Abfahrtshafens zur Beglaubigung vorzulegen, welch letztere von amtswegen auf Grund der Ladungsdocumente vorgenommen wird. Dasselbe hat in jedem Hafen zu geschehen, in welchem eine Operation vorgenommen wird, welche den Anspruch auf den Reisezuschuss begründet.

Nach Vollendung der Reise ist die mit den amtlichen Beglaubigungen versehene Juxte des Reisejournales abzutrennen und der Eingabe der Liquidierung des Reisezuschusses für die betreffende Reise anzuschließen.

Befindet sich in einem ausländischen Hafen kein k. u. k. Consularamt, so ist die Beglaubigung bei der Hafenbehörde einzuholen.

Wer das Reisejournal für die ganze Reise zu führen unterlässt, verliert den Anspruch auf den Reisezuschuss.

Zum Artikel VIII.

Um zu constatieren, ob der im Artikel VIII vorgesehene Fall der mehr als sechsmonatlichen Abrüstung oder Handelsunthätigkeit eines Schiffes eingetreten sei, ist ein Verwendungsausweis des Schiffes vorzulegen, dessen Übereinstimmung

mit dem Schiffstagebuche im Inlande von einem Hafenamte, im Auslande von einem k. u. k. Consularamte bestätigt sein muss. Dieser Ausweis hat nur in übersichtlicher Fassung die Thätigkeit des Schiffes in Bezug auf die im Gegenstandsjahre hinterlegten Reisen darzustellen.

Zum Artikel XI.

Die Flüssigmachung des Betriebszuschusses muss bei der Seebehörde unter Namhaftmachung der im Inlande gelegenen Zahlstelle und des etwa zur Empfangnahme bevollmächtigten Vertreters des Rheders angesucht werden.

Hiebei ist insbesondere auch zu erweisen, dass bei dem Schiffe während des Bezugjahres keine, die Anspruchsberechtigung oder den Umfang derselben abändernde Thatsache sich ergeben hat.

Die Seebehörde verfügt nach geschehener Prüfung die Zahlungsanweisung.

Ist ein Schiff verschollen, so findet die Liquidation nur bis zu jenem Tage statt, an welchem das Schiff nachweisbar den letzten Hafen verlassen hat, unbeschadet nachträglicher Ansprüche, wenn das Schiff wieder aufgefunden werden sollte.

Ist das Schiff bei Ablauf seines Betriebsjahres auf der Reise, so findet die Liquidation nur bis zu jenem Tage statt, an welchem das Schiff nachweisbar seine letzte Reise angetreten hat und kann die Liquidation des restlichen Betrages später abgesondert oder am Schlusse des darauffolgenden Betriebsjahres angesucht werden.

Der Amortisierungszuschuss wird mit Ende des Kalenderjahres, im übrigen aber in derselben Weise wie der Betriebszuschuss liquidiert.

Die Flüssigmachung des Reisezuschusses kann vom Rheder nach jeder einzelnen anspruchsberechtigten Reise oder aber auch nach mehreren solchen Reisen angesucht werden.

Die bezügliche Eingabe ist an die Seebehörde unter Anschluss der vom competenten Hafen-, beziehungsweise k. u. k. Consularamte auf Grund der Ladungsdocumente beglaubigten Juxte des Reisejournales zu richten. In der Eingabe ist die im Inlande gelegene Zahlungsstelle und eventuell der zur Empfangnahme Bevollmächtigte anzugeben.

Geht ein Schiff auf der Reise durch Schiffbruch oder in anderer Weise verloren, so gebürt der Reisezuschuss nur bis zum Tage des Verlustes. Ist ein Schiff verschollen, so gebürt der Reisezuschuss nur für die Fahrt bis zu jenem Hafen, welcher von dem Schiffe nachgewiesenermaßen zuletzt berührt worden ist.

Die Zahlung der Staatszuschüsse erfolgt jederzeit in inländischer Valuta.

Zum Artikel XII.

Das der Staatsverwaltung auf Grund des Gesetzes zukommende Rückforderungsrecht im Falle des Überganges eines im Genusse des Betriebszuschusses stehenden Schiffes an eine fremde Flagge innerhalb des im Artikel XII des Gesetzes festgestellten Zeitraumes, wird im Schiffsregister, im Registerbriefe, sowie in dem zum Artikel III vorgesehenen Certificate angemerkt. Hiebei ist der Tag, mit welchem dieser Zeitraum abläuft, anzugeben.

Hinsichtlich der dem Rheder zukommenden Anzeigepflicht sind die Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Mai 1879 über die Registrierung der Seehandelsschiffe (R. G. Bl. Nr. 65) maßgebend.

Zum Artikel XIII.

Die Vergütung für die Heranziehung eines Schiffes zur Dienstleistung im Mobilisierungs- oder Kriegsfalle wird auch mit Rücksicht auf die dem betreffenden Schiffe etwa schon obliegenden privatrechtlichen Verpflichtungen fallweise von der Seebehörde im Einvernehmen mit der betreffenden Militärbehörde bemessen.

Die Heranziehung eines Schiffes zu einer derartigen Verwendung soll womöglich einige Zeit vorher dem Rheder avisiert werden.

Die Vergütung erstreckt sich auch auf die durch die Einberufung nach der Heimat oder überhaupt nach einem bestimmten Hafen erforderliche Reise, woferne hiefür keine Ladung gegen genügende Fracht genommen werden kann.

Diese Verordnung tritt am 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit.

Wurmbrand m. p. Plener m. p.

Fortlaufende Nr. . . .

Rei ournal.

Name	des Schiffes	Netto-Tonnengehalt	
	des Vertreters		
	des Schiffers		

Angelaufener Hafen	den			Ämtliche Bestätigung	
	Ankun	um-nen	Bestimmungshafen	der erfolgten Einschiffung	der erfolgten Ausschiffung im Bestimmungshafen
Triest	1./12 .		Marseille	k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat	k. u. k. General-Consulat Marseille 10./12. 1893
			Bordeaux		k. u. k. Consulat Bordeaux 16./12. 1893
			London		k. u. k. General-Consulat London 20./12. 1893
Marseille	10./12 .		Triest	k. u. k. General-Consulat Marseille 10./12. 1893	k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat 15./1. 1894
Bordeaux	15./12 .		Triest	k. u. k. Consulat Bordeaux	
London	19./12 .		Triest	k. u. k. General-Consulat London	

Sicherheitsvorschriften für Schiffe, welche Reisende befördern.

Verordnung des Handelsministeriums vom 1. September 1883, womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden.

Artikel 1.

Jedes Schiff, welches Reisende befördert, wird vor der Abreise von der hiezu berufenen Behörde zu dem Zwecke untersucht, um zu erheben, ob dasselbe die zu einer sicheren Schiffahrt und zur entsprechenden Unterbringung und Verpflegung der Personen nothwendigen Gegenstände besitze und dies so oft als es die genannte Behörde als zweckmäßig erachtet. Schiffe, welche Reisende befördern, müssen wie jedes andere Schiff seetüchtig, wasserdicht und mit allem versehen sein, was zu einer sicheren Schiffahrt nothwendig ist.

Artikel 2.

Insbesondere müssen solche Schiffe wenigstens mit

1 Boote, wenn das Schiff einen Nettogehalt von unter 100 Registertonnen hat,

2 Booten, wenn das Schiff einen Nettogehalt von 100 bis 200 Registertonnen hat,

3 Booten, wenn das Schiff einen Nettogehalt von 200 bis 400 Registertonnen hat,

4 Booten, wenn das Schiff einen Nettogehalt von 400 bis 700 Registertonnen hat,

5 Booten, wenn das Schiff einen Nettogehalt von 700 bis 1.000 Registertonnen hat,

6 Booten, wenn das Schiff einen Nettogehalt von 1.000 bis
1.500 Registertonnen hat,
7 Booten, wenn das Schiff einen Nettogehalt von 1.500 oder mehr Registertonnen hat,
ausgerüstet sein.

Die Boote müssen stark gebaut, hoch und entsprechend breit sein, um der See Widerstand leisten und tragfähig sein zu können. Dieselben haben wasserdicht zu sein und müssen während der Reise immer Riemen und Steuerruder an Bord haben, auch sind dieselben derartig zu befestigen, dass sie im Nothfalle allsogleich gestrichen werden können.

Das größte Boot muss überdies mit Segeln versehen sein.

Bei Schiffen von 700 Tonnen aufwärts muss eines der Boote ein Rettungsboot (Lifeboat), nämlich ein unversinkbares mit allen nothwendigen Geräthschaften versehenes Boot sein.

Im allgemeinen hat die Größe der Boote der Tragfähigkeit des Schiffes und der Maximalzahl der Passagiere, welche das Schiff zu befördern berechtigt ist, zu entsprechen.

Die Bootskrahne müssen stark genug sein, um die mit Personen gefüllten Boote tragen zu können.

Artikel 3.

Die durch die gegenwärtige Verordnung berührten Schiffe müssen ferner versehen sein: mit wenigstens einem Steuercompasse und einem Logg, mit guten Seekarten der von ihnen zu befahrenden Meere und Küsten, sowie mit den bezüglichen neuesten Seeleuchtenverzeichnissen; mit wenigstens drei Schwimmgürteln für jedes Boot und mit wenigstens vier Rettungsbojen (Lifebuoys), welche immer auf Deck für den Nothfall bereit zu halten sind.

Die Rettungsbojen müssen derart construiert sein, um ohne unterzugehen durch 24 Stunden ein Gewicht von massivem Eisen von nicht weniger als 15 Kilogramm tragen zu können.

Artikel 4.

Schiffe, welche die Grenzen der kleinen Schiffahrt überschreiten, müssen überdies haben: wenigstens einen zweiten Steuercompass; einen Peilcompass; ein Reflexionsinstrument; einen Barometer und einen Thermometer; nautische Tafeln

für die Schiffahrtsberechnungen und die nautischen Ephemeriden; ein Exemplar des internationalen Seesignalcodex und wenigstens ein Spiel der betreffenden Signale; eine wirksame Feuerspritze, welche derart zu halten ist, dass man von derselben bei jeder Gelegenheit und ohne Zeitverlust Gebrauch machen kann.

Schiffe der weiten Fahrt müssen auch mit wenigstens einem Chronometer versehen sein.

Artikel 5.

Reisende dürfen nicht auf mehr als zwei Decks untergebracht werden, nämlich auf dem ersten Deck und auf dem unmittelbar darunter befindlichen Deck (Zwischendeck).

Artikel 6.

Bezüglich der Zahl der Reisenden, welche ein Schiff befördern kann, gelten folgende Bestimmungen:

Sowohl auf Dampfern, als auf Segelschiffen muss jeder Reisende, welcher bestimmt ist, auf Deck zu verbleiben, eine von jedem Hindernisse freie Oberfläche von wenigstens 0·84 Quadratmeter (9 englische Quadratfuß) zu seiner Verfügung haben, und muss der von diesen Reisenden eingenommene Raum durch ein Regenzelt oder auf andere Weise derart geschützt sein, dass die Reisenden so wenig als möglich den Unbilden des Wetters ausgesetzt sind.

Jeder Reisende, welcher im Zwischendeck untergebracht ist, muss auf demselben eine Oberfläche von wenigstens 1·11 Quadratmeter (12 englische Quadratfuß) und einen Raum von wenigstens 2·038 Cubikmeter (72 englische Cubikfuß), wenn das Schiff ein Segler ist und eine Oberfläche von wenigstens 0·84 Quadratmeter (9 englische Quadratfuß) und einen Raum von wenigstens 1·528 Cubikmeter (54 englische Cubikfuß), wenn das Schiff ein Dampfer oder ein Segler mit Auxiliarmaschine ist, zu seiner Verfügung haben.

Ferner muss für jeden Zwischendeckreisenden, eine Oberfläche von wenigstens 0·37 Quadratmeter (4 englische Quadratfuß) auf Deck verfügbar sein und dies unabhängig von der für die Deckreisenden bestimmten Oberfläche.

Artikel 7.

Auf Schiffen, welche Reisende befördern, muss dafür gesorgt sein, dass die von den Reisenden eingenommenen Räume genügendes Licht und Ventilation haben.

Die Oberfläche der Öffnungen, durch welche das Licht zugeführt wird und die Luft einströmt, muss wenigstens 0·3 Quadratmeter (3 englische Quadratfuß) für je 10 Quadratmeter der Oberfläche des Locales haben, wo die Reisenden untergebracht sind.

Wenn es über 100 Reisende im Zwischendeck gibt, muss dasselbe mit Windschläuchen, welche höchstens 10 Meter voneinander entfernt zu befestigen sind, oder mit entsprechenden Ventilationsapparaten versehen sein.

Die Reisenden müssen immer freien Zutritt zu den Licht- und Luftlucken des von ihnen eingenommenen Raumes haben und diese Luken sind mit Schutzmitteln gegen Feuchtigkeit und Regen zu versehen.

Artikel 8.

An Bord der erwähnten Schiffe muss sich ferner befinden:

a) ein Arzt,

1. wenn die Reise bei einem Segler voraussichtlich über 80 Tage und bei einem Dampfer über 40 Tage dauern soll und wenn die Zahl der Reisenden mehr als 50 beträgt;
2. jedenfalls, wenn mehr als 300 Personen mit Einschluss der Bordoffiziere und Bemannung eingeschifft sind.

b) Ein verhältnismäßig größerer Vorrath an Arzneimitteln, als der für die Schiffsmannschaft vorgeschriebene, welcher Vorrath, falls ein Schiffsarzt eingeschifft ist, von diesem zu bestimmen ist, und insbesondere eine genügende Menge von Desinfectionsmitteln für die Aborte.

c) Ein im Nothfalle für die Kranken zu gebrauchender reservierter Raum unter Deck.

d) Außer dem für das Bordpersonale bestimmten Aborte muss ein solcher für je 50 eingeschiffte Reisende vorhanden sein, wobei bemerkt wird, dass die Aborte für Frauen und Kinder von jenen für Männer getrennt sein müssen.

Artikel 9.

Jedes Schiff, welches Reisende befördert, muss sowohl gesunde Lebensmittel in einer für die voraussichtliche Dauer der Reise genügenden Menge für die Reisenden, welche nicht erklärt hätten, für sich selbst zu sorgen, als auch genügendes Trinkwasser an Bord haben, um wenigstens 4·5 Liter täglich jedem Reisenden ohne Unterschied verabreichen zu können.

Artikel 10.

Auf Schiffen, welche Reisende befördern, dürfen Häute, Knochen, Hadern, Vitriol, Sprite, Zündhölzchen, Petroleum und Steinkohlen nur in eigens hiezu bestimmten, von den Passagierräumen streng getrennten Magazinen geladen werden.

Dasselbe gilt von lebenden Thieren; dieselben dürfen jedoch auch auf Deck befördert werden, wenn sie ohne Belästigung der Reisenden und ohne Einschränkung des für diese Letzteren bestimmten Raumes untergebracht werden können.

Schießpulver nnd Zündstoffe (Blaufeuer, Raketen u. dgl.) in einer den Bedarf des Schiffes übersteigenden Menge, Dynamit und andere Sprengstoffe sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Das dem Bedarfe des Schiffes dienende Schießpulver und die Zündstoffe sind gehörig zu verwahren.

Artikel 11.

Für jedes österreichische Schiff, welches Reisende befördert, wird durch Messung von Seite der betreffenden Hafenbehörde die Zahl der Reisenden bestimmt, welche auf Grund der in gegenwärtiger Verordnung enthaltenen Vorschriften befördert werden dürfen, und wird diese Zahl von der Hafenbehörde in einer besonderen, dem Schiffe auszustellenden Bescheinigung und überdies im Registerbriefe des Schiffes auf der für „Andere Bemerkungen" bestimmten Seite eingetragen.

Artikel 12.

Für Schiffe, welche innerhalb der Grenzen der kleinen Schiffahrt Reisen unternehmen und für solche, deren Reisen außerhalb dieser Grenzen, jedoch in einer Weise stattfinden,

dass die Fahrt zwischen zwei Häfen voraussichtlich weniger als 48 Stunden beansprucht, gelten von den voranstehenden Bestimmungen nur die in den Artikeln 1, 2, 3, 7, 9, 10 und 11 enthaltenen Vorschriften und hat die Zahl der Reisenden, welche solche Schiffe auf Deck befördern können, im Verhältnisse von 0·45 Quadratmeter (4·8 englische Quadratfuß) freien Raumes auf Deck für jede Person zu stehen.

Für Schiffe, welche ausschließlich für den Transport von Truppen und Kriegsmaterialien auf Rechnung einer Regierung gemietet sind, gelten von den vorangehenden Bestimmungen nur die in den Artikeln 1, 2, 3, 4 und 7 enthaltenen Vorschriften.

Artikel 13.

Die Aufsicht über die Einhaltung der in gegenwärtiger Verordnung enthaltenen Bestimmungen liegt den Hafen- und Seesanitätsämtern ob, sowohl für österreichische als fremde Schiffe, welche einen inländischen Hafen mit Reisenden verlassen, und den k. und k. österreichisch-ungarischen Consularämtern für österreichische Schiffe, welche einen ausländischen Hafen mit Reisenden verlassen.

In allen Fällen, in welchen diesen Bestimmungen nicht vollkommen entsprochen werden sollte, haben die obgenannten Ämter, den Capitän des betreffenden Schiffes aufzufordern, sich an dieselben zu halten.

Artikel 14.

Wenn der Capitän eines Schiffes, trotz der an ihn ergangenen Aufforderung (Artikel 13) den in gegenwärtiger Verordnung enthaltenen Bestimmungen zu entsprechen und trotz vorhandener Möglichkeit dies zu thun, der Aufforderung nicht nachkommt, wird er von den Hafen- und Seesanitätsämtern, beziehungsweise von den k. und k. Consularämtern mit einer Geldbuße bis zu einhundert Gulden bestraft, welche in den Marine-Unterstützungsfond fließt.

Geldbußen, welche von dem Straffälligen nicht eingebracht werden können, sind in Arreststrafen umzuwandeln. Hiebei kann eintägige Haft für einen Betrag von einem bis zehn Gulden, jedoch in keinem Falle eine höhere als fünfzehntägige Haft verhängt werden.

Gegen das von den Hafen- und Seesanitätsämtern oder von den k. und k. Consularämtern ausgesprochene Erkenntnis kann innerhalb 15 Tagen die Berufung an die Seebehörde gerichtet werden.

Falls diese das Erkenntnis der ersten Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaßes bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Überdies sind die Hafen- und Seesanitätsämter und die k. und k. Consularämter ermächtigt, einem solchen Schiffe die Expedition zu verweigern, insolange nicht die verlangten Abänderungen (vorausgesetzt, dass die Möglichkeit, dies an Ort und Stelle thun zu können, vorhanden ist) vorgenommen sind, zu welchen der Schiffer jedoch rechtzeitig aufgefordert werden muss.

Artikel 15.

Diese Verordnung tritt sechs Monate nach dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Von dem Tage der Wirksamkeit dieser Verordnung angefangen, treten alle gegenwärtig bestehenden Vorschriften, soferne sie Gegenstände betreffen, welche durch diese Verordnung geregelt sind, außer Kraft.

Auszug aus dem Staatsvertrag von Paris, 30. März 1856, betreffend den Bosporus und die Dardanellen.

Art. 1. Seine Majestät der Sultan einerseits erklärt Seinen festen Entschluss, den als althergebrachte Regel Seines Reiches unveränderlich feststehenden Grundsatz, kraft dessen von jeher den Kriegsschiffen fremder Mächte das Einlaufen in die Meerengen der Dardanellen und des Bosporus untersagt war, in Zukunft aufrecht zu halten, und, solange die Pforte sich im Frieden befindet, kein fremdes Kriegsschiff in die genannten Meerengen zuzulassen.

Und andererseits verpflichten sich Ihre Majestäten der Kaiser von Österreich, der Kaiser der Franzosen, die Königin des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, der König von Preußen, der Kaiser aller Reußen und der König

von Sardinien diesen Entschluss des Sultans zu achten und nach dem oben ausgesprochenen Grundsatze sich zu richten.

Art. 2. Der Sultan behält sich vor, wie bisher, den herkömmlicher Weise für den Dienst der Gesandtschaften befreundeter Mächte verwendeten leichten Kriegsfahrzeugen Fermane zur Durchfahrt auszustellen.

Art. 3. Dieselbe Ausnahme gilt von den unter Kriegsflagge segelnden leichten Fahrzeugen, welche jede der Vertrag schließenden Mächte berechtigt ist, an den Mündungen der Donau zur Sicherung der Ausführung der auf die Freiheit des Stromes bezüglichen Vorschriften zu unterhalten, und deren Zahl zwei für jede Macht nicht überschreiten darf.

Auszug aus dem Londoner Staatsvertrag vom 13. März 1871, betreffs desselben Gegenstandes.

Art. 2. Das Princip der Schließung der Meerengen der Dardanellen und des Bosporus, wie es in der Specialconvention vom 30. März 1856 festgesetzt wurde, bleibt aufrecht erhalten; es steht jedoch Seiner Majestät dem Sultan frei, die besagten Meerengen in Friedenszeit den Kriegsschiffen der befreundeten und verbündeten Mächte in dem Falle zu öffnen, als es die hohe Pforte zum Schutze der Ausführungen der Bestimmungen des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 für nöthig erachten würde.

Staatsvertrag vom 14. März 1857.

(Sundzoll-Acte.)

Seine Majestät der Kaiser von Österreich, der König der Belgier, der Kaiser der Franzosen, die Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, der König von Hannover, der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, der Großherzog von Oldenburg, der König der Niederlande, der König von Preußen, der Kaiser aller Reußen, der König von Schweden und Norwegen und die Senate der freien und Hansastädte Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits; und

Seine Majestät der König von Dänemark, andererseits,

in gleichem Maße von dem Wunsche durchdrungen, die dermalen zwischen ihren betreffenden Staaten bestehenden oder durch dieselben vermittelten Handelsverbindungen und den Verkehr zur See zu erleichtern und zu heben, und zwar sowohl mittelst der vollständig und für immer geschehenden Aufhebung jedes von den fremden Schiffen und deren Ladungen bei ihrer Durchfahrt durch den Sund und die beiden Belte behobenen Zolles, als auch mittelst einer Zollermäßigung für jene Waren, welche auf den, die Nordsee und die Elbe mit der Ostsee verbindenden Straßen transitieren — haben beschlossen, über einen besonderen Vertrag, zu diesem Zwecke in Unterhandlung zu treten, und zu diesem Ende mit ihren Vollmachten versehen die Gefertigten,

welche nach gegenseitiger Vorweisung ihrer in gehöriger Form befundenen Vollmachten über folgende Artikel übereingekommen sind:

Art. I. Seine Majestät der König von Dänemark übernimmt die Verpflichtung:

1. Keinerlei Mauthgebür, Tonnengebür, Leuchtfeuer-, Leuchtthurm-, Baggerzoll oder irgend eine andere Abgabe auf den Schiffskörper oder die Ladungen, von den auf der Fahrt aus der Nordsee in die Ostsee, und umgekehrt, die Belte oder den Sund passierenden Schiffen zu erheben, dieselben mögen sich darauf beschränken, die dänischen Gewässer zu durchschiffen, oder durch was immer für Zufälle der Seefahrt oder durch Handelsoperationen genöthigt sein, daselbst vor Anker zu gehen oder beizulegen.

Es kann in Zukunft kein Schiff unter was immer für einem Vorwande bei der Durchfahrt durch den Sund oder die Belte irgend einem Aufenthalte oder Hemmnisse unterworfen werden; jedoch behält sich Seine Majestät der König von Dänemark ausdrücklich das Recht vor, durch besondere, weder Visitierung noch Aufhaltung in sich schließende Übereinkommen die fiscalische und mauthämtliche Behandlung der Schiffe zu regulieren, welche an dem gegenwärtigen Vertrage nicht betheiligten Mächten angehören;

2. auf diejenigen der erwähnten Fahrzeuge, welche in dänische Häfen einlaufen oder dieselben verlassen, ob mit Fracht oder auf Ballast, und ob sie Handelsoperationen aus-

geführt haben oder nicht, ebensowenig als auf ihre Ladungen irgend eine Taxe zu erheben, welcher diese Schiffe oder ihre Ladungen auf Grund ihrer Durchfahrt durch den Sund oder die Belte zu unterziehen gewesen wären, und deren Aufhebung durch den vorhergehenden Paragraph festgesetzt ist; und es wird als selbstverständlich gelten, dass die Taxen, welche auf diese Weise abgeschafft sind, und somit weder im Sund und den Belten, noch in den dänischen Häfen erhoben werden dürfen, auch nicht indirect wieder eingeführt werden können, weder durch eine darauf abzielende Erhöhung der gegenwärtig bestehenden Hafen- oder Mauthgebüren, noch durch Einführung von neuen Schiffahrts- oder Mauthgebüren, noch auf irgend eine andere Weise.

Art. II. Seine Majestät der König von Dänemark übernimmt überdies gegen die hohen vertragschließenden Theile die Verbindlichkeit:

1. Alle gegenwärtig bestehenden Leuchtfeuer und Leuchtthürme, sowohl am Eingange und in der Nähe seiner Häfen, Ankerbuchten und Rheden, als längs seiner Küsten, — ingleichen auch die dermalen vorhandenen, zur Erleichterung der Schiffahrt im Kattegat, dem Sund und den Belten dienenden Bojen, Baken und Landzeichen beizubehalten und für deren Erhaltung im besten Stande Sorge zu tragen;

2. sowie vorher, im allgemeinen Interesse der Schiffahrt in angelegentliche Erwägung zu ziehen, inwieferne es nützlich oder zweckmäßig wäre, den Ort der Aufstellung oder die Form der erwähnten Leuchtfeuer, Leuchtthürme, Bojen, Baken und Landzeichen zu verändern oder deren Anzahl zu vermehren, ohne dass hieraus irgend eine Belastung für die fremden Seefahrer erwachse;

3. den Lootsendienst, dessen Benützung im Kattegat, dem Sund und den Belten den Capitänen und Schiffspatronen jederzeit freigestellt bleiben soll, in der Weise wie bisher überwachen zu lassen. Es wird von selbst verstanden, dass die Lootsengebüren mäßig seien, und ein gleicher Betrag derselben für die dänischen Schiffe und für die fremden Fahrzeuge zu gelten habe, und dass die Lootsengebür nur von jenen Schiffen gefordert werden könne, welche sich freiwillig der Lootsen bedient haben werden;

4. ohne irgend eine Beschränkung allen, dänischen oder fremden Privatunternehmern, unter gleichen Bedingungen für jede Nationalität, die Herstellung und Stationierung von solchen Schiffen im Sund und den Belten zu gestatten, welche ausschließend zur Remorquierung jener Fahrzeuge dienen, welche davon Gebrauch machen wollen;

5. auf alle Straßen oder Canäle, welche die Nordsee und die Elbe mit der Ostsee dermalen verbinden oder künftig verbinden werden, jene Taxenbefreiung auszudehnen, welche gegenwärtig auf einigen dieser Straßen die inländischen oder fremden Waren genießen.

Es gilt als selbstverständlich, dass, wenn späterhin andere Producte auf irgend einer Straße einer ähnlichen Befreiung theilhaft werden sollten, dieselbe Befreiung von Transitogebüren mit voller Rechtsgiltigkeit auf alle oben aufgezählten Straßen auszudehnen sein wird;

6. den Durchgangszoll auf Waren, welche demselben unterliegen, auf allen genannten Wegen und Kanälen auf den gleichförmigen und proportionellen Betrag von höchstens 16 dänischen Shillings auf 500 dänische Pfund herabzusetzen, ohne dass dieser Betrag durch irgend eine andere Taxe, unter was immer für einen Namen, erhöht werden kann.

Im Falle einer Herabsetzung der Transitogebüren unter den oben angegebenen Betrag, verpflichtet sich Seine Majestät der König von Dänemark, alle Straßen oder Canäle, welche die Nordsee und die Elbe mit der Ostsee oder den in dieselbe mündenden Gewässern verbinden, oder verbinden werden, auf den Fuß einer vollkommen gleichen Behandlung mit den am meisten begünstigten gegenwärtig vorhandenen oder künftig herzustellenden Straßen zu setzen;

7. nachdem Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen nach den Bestimmungen eines besonderen, mit Seiner Majestät dem Könige von Dänemark geschlossenen Übereinkommens, gegen Allerhöchstdessen Majestät die Verpflichtung übernommen hat, die zur Beleuchtung und Erleichterung der Durchfahrt durch den Sund und der Einfahrt in das Kattegat dienenden Leuchtthürme zu unterhalten, so verpflichtet sich Seine Majestät der König von Dänemark, mit Seiner Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen ein definitives Übereinkommen zu dem Ende zu treffen, um

die Erhaltung und Bedienung dieser Leuchtthürme, wie bisher, sicherzustellen, ohne dass hieraus irgend eine Belastung für die, den Sund und das Kattegat passierenden Schiffe erwachse.

Art. III. Die in den beiden vorhergehenden Artikeln enthaltenen Verpflichtungen werden vom 1. April 1857 angefangen in Wirksamkeit treten.

Art. IV. Als Entschädigung und Ersatz für die Opfer, welche die obenangeführten Bestimmungen Seiner Majestät dem Könige von Dänemark auferlegen werden, verpflichten sich der Kaiser von Österreich, der König der Belgier, der Kaiser der Franzosen, die Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, der König von Hannover, der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, der Großherzog von Oldenburg, der König der Niederlande, der König von Preußen, der Kaiser aller Reußen, der König von Schweden und Norwegen und die Senate der freien und Hansastädte Lübeck, Bremen und Hamburg ihrerseits, Seiner Majestät dem Könige von Dänemark eine von Allerhöchstdemselben angenommene Totalsumme von 30,476.325 Rigsdalers zu bezahlen, welche auf folgende Weise zu repartieren ist:

auf	Österreich	mit	29.434	Rd. R. M.
„	Belgien	„	301.455	„
„	Bremen	„	218.585	„
„	Frankreich	„	1,219.003	„
„	Großbritannien	„	10,126.855	„
„	Hamburg	„	107.012	„
„	Hannover	„	123.387	„
„	Lübeck	„	102.996	„
„	Mecklenburg	„	373.663	„
„	Norwegen	„	667.225	„
„	Oldenburg	„	28.127	„
„	Niederlande	„	1,408.060	„
„	Preußen	„	4,440.027	„
„	Russland	„	9,739.993	„
„	Schweden	„	1,590.503	„

Selbstverständlich sind die hohen vertragschließenden Theile nur für den auf jede von ihnen entfallenden Theilbetrag eventuell verantwortlich.

Art. V. Die in dem vorhergehenden Artikel specificierten Summen können unter den im §. 3 des folgenden Artikels VI ausgesprochenen Vorbehalten innerhalb zwanzig Jahren mittelst vierzig halbjähriger Raten von gleichem Betrage entrichtet werden, welche das Capital und die abnehmenden Interessen von den noch nicht verfallenen Raten in sich begreifen.

Art. VI. Jede der hohen vertragschließenden Mächte verpflichtet sich, mit Seiner Majestät dem Könige von Dänemark durch besonderes Separatübereinkommen zu bestimmen und festzustellen:

1. Die Art und den Ort der Liquidierung der vierzig halbjährigen, in Ansehung des laut Artikel IV sie treffenden Theilbetrages, oben ausgesprochenen Raten.

2. Die Art und den Curs der Verwandlung der in demselben Artikel genannten dänischen Münzen in fremde Valuta.

3. Die Bedingungen und die Art der gänzlichen oder theilweisen Amortisierung, welche zu jeder Zeit bewerkstelligen zu können, sie sich ausdrücklich das Recht vorbehält, zum Behufe der früheren Tilgung ihres Theilbetrages an der oben festgesetzten Entschädigungssumme.

Art. VII. Die Vollziehung der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Verbindlichkeiten ist ausdrücklich der Erfüllung jener Formalitäten und Vorschriften untergeordnet, welche durch die constitutionellen Gesetze denjenigen hohen vertragschließenden Mächten vorgezeichnet sind, welche deren Anwendung hervorzurufen gehalten sind, was sie in der kürzest möglichen Frist zu thun sich verpflichten.

Art. VIII. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificiert, und die Ratificationen sollen zu Kopenhagen vor dem 1. April 1857, oder sobald als möglich nach Ablauf dieses Termines ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Kopenhagen, den vierzehnten März des Jahres Eintausend achthundert sieben und fünfzig.

Ad Artikel „Nationalität der Schiffe" — „Schiffspapiere".

Österreich-Ungarn.

1. Gesetz vom 7. Mai 1879

über die Registrierung der Seehandelsschiffe.

(Reichsgesetzblatt XXV, 1879.)

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Nationalität der Seehandelsschiffe.

§. 1. Als österreichisches Seehandelsschiff mit dem Rechte und der Pflicht, die für Seehandelsschiffe gesetzlich vorgeschriebene Flagge zu führen, wird jenes betrachtet, welches nach den Bestimmungen dieses Gesetzes in das Schiffsregister eingetragen oder mit einem Interimspasse versehen ist.

§. 2. Die Eintragung in das Schiffsregister kann nur dann erfolgen, wenn das Schiff wenigstens zu zwei Drittheilen Eigenthum von Österreichern ist. Diesen Personen sind gleich zu achten Actiengesellschaften, soferne sie in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern errichtet sind und daselbst ihren Sitz haben.

§. 3. Jedes österreichische Seehandelsschiff soll von einem Österreicher befehligt werden und, wenn es der weiten Seefahrt (§. 8) angehört, nebst dem Schiffer auch einen österreichischen Steuermann *(tenente)* am Bord haben.

Heimatshafen.

§. 4. Jedes österreichische Schiff muss einen Heimatshafen im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder haben.

Als Heimatshafen ist derjenige Hafen zu betrachten, von welchem aus mit dem Schiffe die Seefahrt betrieben werden soll.

Kategorie der Seeschiffahrt.

§. 5. Bei der Handelsschiffahrt zur See werden nach den Grenzen, innerhalb welcher sie betrieben werden soll, folgende Kategorien unterschieden:

a) die kleine Küstenfahrt,
b) die große Küstenfahrt,
c) die weite Seefahrt.

a) Kleine Küstenfahrt.

§. 6. Die kleine Küstenfahrt erstreckt sich auf das adriatische Meer, und zwar gegen Westen bis zum Vorgebirge Santa Maria di Leuca, gegen Osten bis zum Cap Clarenza mit Inbegriff des Golfes von Lepanto und der jonischen Inseln, einschließlich des Hafens und des Canales von Zante, endlich auf die Flüsse, welche in besagte Gewässer einmünden.

b) Große Küstenfahrt.

§. 7. Die große Küstenfahrt erstreckt sich auf das adriatische und mittelländische Meer einschließlich der Meerenge von Gibraltar, welche nicht überschritten werden darf, auf das Schwarze und Azow'sche Meer, auf den Canal von Suez, auf das Rothe Meer, auf die Küstenstrecke bis in den Hafen von Aden, endlich auf die Flüsse, welche in besagte Gewässer einmünden.

c) Weite Seefahrt.

§. 8. Die weite Seefahrt erstreckt sich auf alle Meere und die aus denselben zugänglichen Gewässer.

§. 9. Es kann gestattet werden, dass Schiffe der kleinen oder großen Küstenfahrt außerhalb der ihnen in den §§. 6 und 7 zugewiesenen Grenzen längs einer bestimmten Meeres-

küste und auf den dort einmündenden Gewässern Küstenfahrt betreiben, ohne deshalb ihre Eigenschaft als Schiffe der kleinen und beziehungsweise der großen Küstenfahrt ändern zu müssen.

Die näheren Vorschriften hierüber sind im Verordnungswege zu erlassen.

§. 10. Auf diejenigen Fahrzeuge, welche nicht zu den im §. 5 bezeichneten Schiffahrtskategorien gehören, wie die ausschließlich zu Vergnügungszwecken (Yachten), zum Zwecke der Fischerei oder zu wirtschaftlichen Zwecken der Landleute oder ausschließlich zum inneren Hafenverkehr dienenden Schiffe, haben die Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung und sind die Vorschriften für diese Arten von Fahrzeugen im Verordnungswege zu erlassen.

Schiffsregisteramt.

§. 11. Für jede Kategorie der österreichischen Seehandelsschiffe wird ein abgesondertes Register geführt.

Das Register der Schiffe der weiten Fahrt und jenes der Schiffe der großen Küstenfahrt wird von der Seebehörde, jenes der Schiffe der kleinen Küstenfahrt von dem Hafenamte geführt, in dessen Amtsgebiete der Heimatshafen liegt.

Das Schiffsregister ist öffentlich, die Einsicht desselben ist während der Amtsstunden einem Jeden gestattet.

Eintragung in das Schiffsregister.

§. 12. Die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister soll enthalten:

1. Den Namen und die Bauart (Gattung) des Schiffes, sowie die Art der Verbolzung und Verhäutung und, wenn das Schiff nicht bloß auf Segel eingerichtet ist, auch die anderen Bewegungsvorrichtungen nach System und Kraft;

2. die verschiedenen Maße und den Tonnengehalt;

3. den Ort und die Zeit der Erbauung;

4. den Heimatshafen;

5. den Namen, Geburts- und Wohnort des Rheders oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen, Geburts- und Wohnort aller Mitrheder, die Größe des Antheiles eines jeden

und die Bezeichnung desjenigen Mitrheders, dem die Vertretung der Rhederei gegenüber der Staatsverwaltung in den von diesem Gesetze berührten Hinsichten obliegt. Ist eine Actiengesellschaft Rheder oder Mitrheder, so ist deren Firma und der Ort, in welchem sie ihren Sitz hat, einzutragen;

6. die Staatsangehörigkeit des Rheders oder der Mitrheder;

7. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthumes des Schiffes oder der einzelnen Antheile am Schiffe beruht;

8. die Normalzahl der Mannschaft, das ist die Anzahl der Mannschaft, mit welcher das Schiff nach der von der Registerbehörde anstandslos befundenen Erklärung des Rheders auf Reisen mindestens besetzt sein soll;

9. den Namen, Geburts- und Heimatsort des jeweiligen Schiffers;

10. die Anzahl der Geschütze;

11. den Tag der Eintragung des Schiffes;

12. das Datum und die Zahl des Registerbriefes und des etwaigen Interimspasses.

Außerdem ist im Schiffsregister eine Rubrik für allfällige weitere Bemerkungen, z. B. über vorgenommene Pfändungen, Cessionen und Löschungen der Pfändungen des Schiffes oder von Schiffsantheilen u. s. w. offen zu halten.

Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer und mit Angabe des ihm nach dem internationalen Signalcodex zukommenden Unterscheidungssignales eingetragen.

§. 13. Die Schiffseigenthümer haben die Eintragung des Schiffes in das Register schriftlich anzusuchen und hiebei die im §. 12, Ziffer 1 bis 7, bezeichneten Thatsachen glaubhaft nachzuweisen.

Name des Schiffes.

§. 14. Der Name, welcher schon von einem österreichischen Schiffe der weiten Fahrt oder der großen Küstenfahrt geführt wird, darf einem anderen Schiffe einer oder der anderen dieser Kategorien nicht beigelegt werden.

Der einmal angenommene Name eines Schiffes darf nur nach erfolgter Anzeige bei der Behörde, in deren Register das Schiff eingetragen ist, und nach Genehmigung derselben geändert werden.

Nachweis des Eigenthumes.

§. 15. Das Eigenthum eines im Geltungsgebiete dieses Gesetzes neugebauten Schiffes wird durch den gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes (§. 21) ausgefertigten, vom Hafenamte des Bauortes bescheinigten Beilbrief und im Falle weiterer Übertragungen des Eigenthumes durch die darüber errichteten Urkunden bewiesen.

Bei Schiffen, welche nicht im Geltungsgebiete dieses Gesetzes gebaut oder erworben wurden, wird das Eigenthum im ersten Falle durch den vom zuständigen Consularamte bescheinigten Beilbrief, im zweiten Falle durch die gehörig legalisierte Erwerbsurkunde dargethan.

Beilbrief.

§. 16. Der Beilbrief hat zu enthalten: den Namen, die Bauart (Gattung), die Erbauungszeit und den Erbauungsort des Schiffes, dessen Länge, Breite und Tiefe, den Tonnengehalt, die Bezeichnung des Materiales, aus welchem das Schiff gebaut ist, die Angabe ob und womit es verbolzt und verhäutet ist, ferner den Namen, Geburts- und Wohnort des Eigenthümers, bei getheiltem Eigenthume die Eigenthumsantheile, endlich die Erklärung, wann das Schiff in das Eigenthum überliefert worden ist.

Ist ein Schiff nach Eintragung in das Register in einzelnen seiner Theile so verändert worden, dass es der im Beilbriefe und dem Schiffsregister enthaltenen Beschreibung nicht mehr entspricht, so ist durch Denjenigen, der die Veränderung ausgeführt hat, eine neue, von der zuständigen Hafen oder Consularbehörde zu bescheinigende Beschreibung nach den Bestimmungen dieses Paragraphes zu liefern. Diese Beschreibung ist, wenn die Veränderung im Geltungsgebiete dieses Gesetzes vorgenommen wurde, sofort nach der Beendigung, sonst nach der Rückkehr des Schiffes in einen Hafen

dieses Gebietes abzugeben. Sollte der im Auslande ausgestellte Beilbrief oder die Beschreibung der nachträglichen Änderungen nicht alle vorstehenden Angaben enthalten, so sind die fehlenden durch andere, in gehöriger Form ausgefertigte und vom zuständigen Consularamte bescheinigte Belege nachzuweisen.

Anzeige von Änderungen.

§. 17. Tritt in den Thatsachen, welche im §. 12, Ziffer 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 und 10, bezeichnet sind, nach der Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister eine Veränderung ein, so hat der Rheder oder der Vertreter der Mitrheder (§. 12, Ziffer 5) dieselbe der das Schiffsregister führenden Behörde zum Zwecke der Eintragung in das Schiffsregister entweder direct oder, falls er sich im Auslande aufhält, durch Vermittlung des zuständigen Consularamtes oder der betreffenden Mission anzuzeigen und nachzuweisen.

Dasselbe gilt, wenn eine Thatsache eintritt, welche die Löschung des Schiffes im Schiffsregister und die Zurücklieferung des Registerbriefes (§. 22) erforderlich macht.

Die Frist zu dieser Anzeige und Nachweisung beträgt sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem die betreffenden Veränderungen zur Kenntnis des zur Anzeige Verpflichteten gelangten.

Wenn es sich aber um Änderungen handelt, welche die Gattung oder den Tonnengehalt des Schiffes betreffen, so hat die Anzeige und Nachweisung noch, bevor das Schiff wieder in See sticht, im Wege des Hafen- oder Consularamtes, in dessen Bezirke das Schiff sich eben befindet, zu erfolgen.

Erneuerung der Eintragung.

§. 18. Die Eintragung in das Schiffsregister muss erneuert werden, wenn der Name des Schiffes geändert wird, wenn es von einer Schiffahrtskategorie zu einer anderen übergeht und bei einem Schiffe der kleinen Küstenfahrt, wenn es nach einem anderen Seebezirke zuständig wird.

Löschung.

§. 19. Die Löschung des Schiffes aus dem Schiffsregister hat zu erfolgen, wenn das Schiff dem Seehandel bleibend entzogen wird, wenn es verschollen ist oder dem Erfordernisse des §. 2 nicht mehr entspricht.

Schiffahrts-Urkunden.

§. 20. Jedes österreichische Schiff hat den Registerbrief (respective Interimspass) und die Musterrolle an Bord zu führen.

Registerbrief.

§. 21. Den Registerbrief hat jene Behörde auszufertigen, bei welcher die Eintragung des Schiffes geschehen ist.

Durch den Registerbrief wird die Nationalität des Schiffes und das Recht, innerhalb der Grenzen der betreffenden Kategorie zu reisen, nachgewiesen.

Die für die österreichischen Seehandelsschiffe bestimmte Flagge darf, mit Ausnahme des im §. 25 vorgesehenen Falles, nicht früher geführt werden, als der Registerbrief dem Schiffe zugekommen ist.

§. 22. Jede nach Ausfertigung des Registerbriefes in Beziehung auf das Schiff eingetretene und in dem Schiffsregister bemerkte Änderung ist in den Registerbrief einzutragen, und zwar von der Registerbehörde selbst oder über deren Aufforderung vom Hafen- oder Consularamte, in dessen Bezirke sich das Schiff eben befindet.

Auch ohne Aufforderung der Registerbehörde, jedoch gegen sofortige Anzeige an dieselbe, hat das Hafen- oder Consularamt die Änderungen in der Gattung und im Tonnengehalte des Schiffes einzutragen.

Außer diesen amtlichen Zusätzen dürfen dem Registerbriefe keine anderen beigefügt werden.

§. 23. In den Fällen, in welchen die Eintragung des Schiffes zu erneuern ist (§. 18), ist auch der Registerbrief zu erneuern. In den Fällen, in welchen das Schiff aus dem Register zu löschen ist (§. 19), erlischt auch die Giltigkeit des Registerbriefes, und haben ihn die bisherigen Eigen-

thümer der Behörde, welche die Urkunde ausgefertigt hat, innerhalb der im §. 17 bezeichneten Frist von sechs Wochen zur Cassation zurückzuliefern oder, dass dies nicht geschehen könne, glaubhaft zu bescheinigen.

§. 24. Ist der Registerbrief verloren gegangen und dies glaubhaft nachgewiesen, so kann dem betreffenden Schiffe ein neuer Registerbrief ausgestellt werden, welch letzterer ausdrücklich als Duplicat zu bezeichnen ist. Hiefür ist die im §. 27 festgestellte Registergebür nicht zu entrichten; es wäre denn, dass der Fall der Ausstellung eines neuen Registerbriefes (§§. 18 und 23) eintrete.

Interimspass.

§. 25. Ist in einem auswärtigen Hafen das Eigenthum eines ausländischen Schiffes in dem vom §. 2 bezeichneten Verhältnisse von Österreichern erworben worden, so hat über schriftliches Ansuchen der Schiffseigenthümer das zuständige Consularamt für das Schiff einen Interimspass auszustellen.

Der Interimspass darf nicht ertheilt werden, wenn das Schiff bis zu seiner Übertragung an Österreicher einer zu der Zeit im Kriege begriffenen Nation angehört hat.

Der Interimspass ist auf die Dauer auszustellen, welche voraussichtlich erforderlich sein wird, damit der Registerbrief ausgefertigt und dem Schiffe ausgefolgt werden könne. In keinem Falle aber darf die Giltigkeit des Interimspasses Ein Jahr überschreiten.

Musterrolle.

§. 26. In der Musterrolle sind der jeweilige Schiffer und die jeweilige Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen namentlich zu verzeichnen.

Registergebür.

§. 27. Für jedes zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendete Schiff ist bei der ursprünglichen und bei jeder auf Grundlage einer erneuerten Eintragung des Schiffes in das

Schiffsregister eintretenden neuen Ausstellung des Registerbriefes eine Registergebür zu entrichten, welche für Schiffe der weiten Fahrt zwanzig Kreuzer, für Schiffe der großen Küstenfahrt zehn Kreuzer und für Schiffe der kleinen Küstenfahrt fünf Kreuzer für die Tonne zu betragen hat.

Schiffe der kleinen Küstenfahrt, einschließlich 25 Tonnen, sind von der Entrichtung der Registergebür befreit.

Für Vergrösserungen des Tonnengehaltes, welche eine Erneuerung des Registerbriefes nicht bedingen, sondern lediglich auf dem bereits ausgefertigten Registerbriefe anzumerken sind, ist eine Registergebür nur insoweit abzunehmen, als dies erfordert wird, damit die von dem Schiffe zu entrichtende Gesammtgebür dem obigen Maßstabe entspreche.

Die Registergebür ist vor Ausfertigung des Registerbriefes an die zuständige Hafenbehörde zu entrichten, wonach sie in den Fond der Hafenverwaltung fließt.

Die Löschung des Schiffes aus dem Register gibt keinen Anspruch auf Rückstellung der Registergebür.

§. 28. Die Haftung für die rechtzeitige Entrichtung der Registergebür tragen die Eigenthümer des Schiffes zur ungetheilten Hand.

Strafen.

§. 29. Übertretungen der Bestimmungen dieses Gesetzes unterliegen, insoferne die betreffenden Handlungen nicht nach dem allgemeinen Strafgesetze zu ahnden sind, den nachfolgenden Ordnungsstrafen:

§. 30. Wenn ein Schiff, welches zur Führung der den österreichischen Seehandelsschiffen vorgeschriebenen Flagge nicht berechtigt ist, unter dieser Flagge oder ein hiezu berechtigtes unter fremder Flagge fährt, so hat der Schiffer Geldbuße bis zu 1000 fl. oder nach Umständen Arreststrafe bis zu sechs Monaten verwirkt; auch kann auf Confiscation des Schiffes erkannt werden.

§. 31. Wenn ein Schiff, welches gemäß §. 21 sich der Führung der für österreichische Schiffe bestimmten Flagge enthalten muss, weil der Registerbrief oder der Interimspass ihm noch nicht zugekommen ist, unter dieser Flagge fährt,

so hat der Schiffer Geldbuße bis zu 500 fl. oder Arreststrafe bis zu drei Monaten verwirkt.

§. 32. Die im §. 31 angedrohte Strafe hat auch Derjenige verwirkt, welcher eine nach den Bestimmungen der §§. 17 und 23 ihm obliegende Verpflichtung binnen der bestimmten Frist nicht erfüllt, soferne er nicht beweist, dass er ohne sein Verschulden außer Stand gewesen sei, dieselbe zu erfüllen.

Die Strafe wird gegen Denjenigen verdoppelt, welcher die Verpflichtung, auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem das ihn verurtheilende Erkenntnis rechtskräftig geworden ist, zu erfüllen versäumt.

§. 33. Die ungerechtfertigte Überschreitung der Grenzen der kleinen Küstenfahrt wird mit einer Geldbuße bis zu 100 fl., jene der Grenzen der großen Küstenfahrt, sowie eine ungerechtfertigte Besetzung des Schiffes unter der Normalzahl (§. 12, Ziffer 8) mit Geldbuße bis 500 fl. bestraft.

Die Übertretungen der Bestimmungen der §§ 3, 20 und 26 werden mit Geldbuße bis zu 100 fl. bestraft.

§. 34. Fällt eine Übertretung der Bestimmungen dieses Gesetzes dem Schiffer zur Last, so kann gegen denselben, wenn er rückfällig ist, in den Fällen der §§. 30 und 31 aber schon das erste Mal, auch die zeitliche Entziehung des persönlichen Befugnisses zur Führung von Schiffen bis auf die Dauer von drei Jahren verhängt werden.

§. 35. Wird eine Geldbuße verhängt, so ist dieselbe im Falle der Uneinbringlichkeit in Arreststrafe, und zwar für je fünf Gulden in einen Tag, umzuwandeln.

Verfahren.

§. 36. Für alle oben bemerkten Übertretungen bildet das Hafenamt, in dessen Bezirk der Heimatshafen des Schiffes liegt oder das betreffende fremde Schiff sich eben befindet, die erste Instanz, die Seebehörde bildet die zweite und das Handelsministerium die dritte Instanz.

Die Berufung gegen ein Erkenntnis ist binnen 15 Tagen anzumelden.

Falls die zweite Instanz das Erkenntnis der ersten Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaßes, bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Die auf Grund dieses Gesetzes gefällten und in Rechtskraft erwachsenen Erkenntnisse sind im administrativen Wege vollstreckbar.

Die eingehenden Geldstrafen haben in den Marine-Unterstützungsfond zu fließen.

Schlussbestimmungen.

§. 37. Dieses Gesetz tritt sechs Monate nach dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Von dem Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes angefangen, treten alle gegenwärtig bestehenden Vorschriften, soferne sie Gegenstände betreffen, welche durch dieses Gesetz geregelt sind, außer Kraft.

Die nach den bisherigen Vorschriften ausgefertigten Urkunden behalten ihre Giltigkeit für die Dauer, welche diesen Urkunden nach jenen Vorschriften zukommt. Doch gelten jene Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes, welche nicht ausschließlich den Registerbrief betreffen, auch für die noch mit solchen Urkunden versehenen Schiffe.

§. 38. Der Handelsminister ist mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Budapest, 7. Mai 1870.

Franz Joseph m. p.

Stremayr m. p. Chlumecky m. p.

---

2. Verordnung des Handelsministeriums vom 1. October 1879,

betreffend die Durchführung des Gesetzes vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. XXV, über die Registrierung der Seehandelsschiffe.

(Reichsgesetzblatt XLVIII, 1879.)

In Ausführung des Gesetzes vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. XXV, über die Registrierung der Seehandelsschiffe werden folgende Bestimmungen erlassen:

Zu §. 2. Nach Artikel VI des Gesetzes vom 27. Juni 1878, R. G. Bl. Nr. 62, werden die Angehörigen der Länder der ungarischen Krone den Angehörigen der im Reichsrathe

vertretenen Königreiche und Länder in Beziehung auf die Ausübung der Seeschiffahrt auf die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses gleichgestellt und sind daher bei Eintragung des Eigenthumes eines Seehandelsschiffes in das Schiffsregister wie Österreicher zu behandeln.

Ob die Eintragung eines Schiffes in die Register der österreichischen oder in jene der ungarischen Behörden (§. 11 des Gesetzes) zu geschehen hat, wird durch die Staatsangehörigkeit des Rheders, bei getheiltem Eigenthume durch die Staatsangehörigkeit der Inhaber der überwiegenden Anzahl von Schiffsantheilen und bei gleicher Anzahl durch die Wahl der Parteien entschieden und tritt nach diesem Grundsatze bei nachträglichen Änderungen in der Staatsangehörigkeit oder in den Eigenthumsverhältnissen auch die Übertragung aus den Registern des einen Staatsgebietes in jene des anderen ein.

Zu §. 3. Die Eignung zur Befehligung eines Seehandelsschiffes, sowie zur Versehung der Stelle eines Steuermannes *(tenente)* wird durch die darüber bestehenden besonderen Vorschriften geregelt.

Die zur Ausfertigung der Musterrolle (§. 26) berufenen Behörden haben vor Zulassung eines Individuums zur Befehligung eines Seehandelsschiffes oder zur Versehung der Stelle eines Steuermannes *(tenente)* dessen vorschriftsmäßige Eignung zu prüfen.

Hiebei ist rücksichtlich der Angehörigen der Länder der ungarischen Krone auf die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses die Bestimmung des Artikels VI, Absatz 4 desselben maßgebend.

Zu §§. 6 und 7. So oft ein Seehandelsschiff der kleinen oder der großen Küstenfahrt in einen inländischen Hafen zurückkehrt, hat das Hafenamt zu erheben, ob das Schiff die Grenzen seiner Kategorie nicht überschritten habe.

Wenn eine derartige Überschreitung platzgegriffen hat, und von dem Schiffer nicht gerechtfertigt werden kann, so leitet das Hafenamt die Strafamtshandlung ein.

Es ist deshalb jeder Schiffer, welcher die Grenzen seiner Kategorie zu überschreiten sich genöthigt fand, verpflichtet, bei dem nächsten k. und k. Consularamte sich zu melden und demselben die Ursachen der Überschreitung genau anzugeben.

Das k. und k. Consularamt nimmt hierüber einen Befund auf, bemerkt die geschehene Überschreitung auf der Musterrolle, weist den Schiffer an, das Schiff unverweilt innerhalb die der Kategorie seines Schiffes zugewiesenen Grenzen zurückzuführen und übersendet die Erhebungsacten an das Hafenamt des Heimatshafens.

Wenn die Überschreitung durch höhere Gewalt verursacht war und dieser Umstand genügend dargethan ist, so findet nur die Anmerkung auf der Musterrolle statt und unterbleibt die weitere Mittheilung an das oberwähnte Hafenamt.

Zu §. 9. Die Genehmigung zum Betriebe der Küstenfahrt außerhalb der in den §§. 6 und 7 bezeichneten Grenzen längs einer bestimmten Meeresküste oder auf den dort einmündenden Gewässern wird in der Regel für jedes einzelne Schiff, welches diesem Betriebe gewidmet werden soll, von der Seebehörde unter genauer Festsetzung der bezüglichen Grenzen ertheilt und auf dem Registerbriefe angemerkt.

Wenn sich das Schiff innerhalb der Grenzen seiner Kategorie befindet, so muss es sich auf möglichst sicherem und kurzem Wege und ohne außerhalb dieser Grenzen Zwischenreisen zu machen, nach dem ihm gestatteten Schifffahrtsgebiete begeben.

Auch hat es jene Weisungen zu erfüllen, welche die Seebehörde mit Rücksicht auf den besonderen Fall über die Befehligung und Bemannung während dieser Überfahrt zu ertheilen erachtet und auf dem Registerbriefe angemerkt hat.

Wenn sich ein Schiff, für welches diese Bewilligung angesucht wird, im Auslande befindet, so ist das betreffende k. und k. Consularamt ermächtigt, bis zur Entscheidung der Seebehörde die vorläufige Bewilligung zum Betriebe der erwähnten Küstenfahrt, jedoch nur in dem Falle zu ertheilen, als die Seebehörde bereits grundsätzlich die Zulässigkeit der Küstenfahrt längs einer bestimmten Meeresküste ausgesprochen haben sollte.

Zu §. 11. Das Schiffsregister ist gemäß dem anliegenden Formulare *A* zu führen.

Ein jedes Schiff erhält im Schiffsregister ein besonderes Blatt.

Zu §§. 12 und 13. Das schriftliche Ansuchen um Eintragung in das Schiffsregister muss alle jene Thatsachen genau enthalten, deren Eintragung in das Schiffsregister gesetzlich verlangt wird.

Wenn eine Thatsache gar nicht, oder nicht in genügender Weise angegeben, beziehungsweise glaubhaft nachgewiesen ist, so hat die Registerbehörde das Ansuchen zur Vervollständigung zurückzustellen, ohne die Eintragung vorzunehmen.

Wenn die Registerbehörde die in dem Gesuche angegegebene Normalzahl der Mannschaft mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des Schiffes und auf dessen Schiffahrts-Kategorie nicht genügend für die Sicherheit des Schiffes erachtet, wird dieselbe dem Rheder zur Erhöhung der Zahl auffordern, und im Falle als derselbe Einwendungen dagegen erheben sollte, nach deren Erwägung endgiltig entscheiden.

Die Eintragung einer Thatsache in die Rubrik „Bemerkungen“ muss unter Beibringung der zum Beweise dieser Thatsache dienenden Documente angesucht werden und kann nur erfolgen, wenn die Thatsache vollkommen glaubhaft nachgewiesen erscheint.

Zu §. 14. Der Name des Schiffes kann aus einem oder mehreren Worten, mit oder ohne Beisetzung einzelner Buchstaben oder Ziffern bestehen, doch muss derselbe von jedem anderen Namen deutlich unterscheidbar sein.

Zu §. 19. Die Verschollenheit des Schiffes wird nach den in privatrechtlicher Beziehung geltenden Grundsätzen beurtheilt.

Zu §§ 20—24. Der Registerbrief wird unmittelbar nach erfolgter Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister von der Registerbehörde nach Formular *B* ausgefertigt.

Die für die Versendung des Registerbriefes erwachsenden Auslagen hat der Rheder zu tragen.

Wird ein Schiff wegen Verschollenheit im Schiffsregister gelöscht, so ist der Beweis, dass der Registerbrief nicht zurückgestellt werden kann, nicht erforderlich.

In allen anderen Fällen sind die Umstände, welche die Zurücklieferung eines erloschenen Registerbriefes verhindern, oder aber die Ausfertigung des Duplicates eines noch giltigen

Registerbriefes erheischen, glaubhaft zu beweisen, (§§. 23, 24 des Gesetzes).

Die erfolgte Ausfertigung des Duplicates eines Registerbriefes ist im Schiffsregister zu bemerken.

Zu §. 25. Der Interimspass wird nach Formular *C* ausgefertigt.

Mit dem Ansuchen um Ausfertigung des Interimspasses ist bei dem betreffenden k. und k. Consularamte gleichzeitig auch das mit den erforderlichen Belegen (§§. 12 und 13 des Gesetzes) versehene Gesuch um Eintragung in das Schiffsregister einzubringen.

Auf Grund dieser Belege wird das Ansuchen um den Interimspass beurtheilt und dessen Ausfertigung veranlasst.

Das k. und k. Consularamt theilt die erfolgte Ausfertigung des Interimspasses sofort der zuständigen Registerbehörde mit, übermittelt derselben gleichzeitig das Gesuch um Eintragung in das Schiffregister und gibt im Einvernehmen mit dem Gesuchsteller an, von wem im Inlande die Registergebür einzuheben ist und nach welchem Hafen der Registerbrief zur Ausfolgung an das Schiff zu senden sei.

Wird das Gesuch um Eintragung eines im Auslande befindlichen Schiffes in das Schiffsregister unmittelbar bei der Registerbehörde eingebracht und vermag dieses Schiff aus dringlichen Gründen die Übersendung des Registerbriefes in einem Hafen nicht abzuwarten, so kann über Ansuchen des Rheders die Registerbehörde das betreffende k. und k. Consularamt zur Ausfertigung eines Interimspasses ermächtigen.

Die Giltigkeitsdauer des Interimspasses kann von jedem k. und k. Consularamte verlängert werden. Ebenso kann jedes k. und k. Consularamt einen neuen Interimspass ausstellen, wenn der Verlust des bisherigen Interimspasses glaubhaft nachgewiesen wird. In beiden Fällen darf jedoch die gesetzliche Frist eines Jahres für die Giltigkeitsdauer des Interimspasses nicht überschritten werden.

Bei Empfang des Registerbriefes ist der Interimspass zurückzuliefern.

Wenn Umstände eintreten, welche die Löschung des Schiffes im Schiffsregister veranlassen würden, woferne diese Eintragung schon vollzogen wäre, oder wenn die Löschung

im Schiffsregister wirklich erfolgt, bevor der Registerbrief dem Schiffe zukam, ist der Interimspass gleichfalls zurückzustellen oder in der für den Registerbrief vorgeschriebenen Weise der Beweis zu erbringen, dass dies nicht geschehen könne.

Zu §. 26. Die Einrichtung und Führung der Musterrolle wird durch die darüber bestehenden besonderen Vorschriften geregelt.

Zu §§. 27 und 28. Die Registergebür ist für Schiffe der kleinen Küstenfahrt beim Hafenamte des Heimatshafens, für Schiffe der weiten Fahrt und großen Küstenfahrt bei demselben oder aber beim Hafencapitanate in Triest zu entrichten.

Die ämtliche Empfangsbestätigung über die entrichtete Zahlung ist dem Gesuche um Eintragung in das Schiffsregister beizulegen.

Die Gebür, welche die Schiffe bis einschließlich 10 Tonnen nach der Verordnung des Marineministeriums vom 25. Februar 1865 (R. G. Bl. Nr. 15) für die Licenz zu entrichten hatten, entfällt, da diese Schiffe mit Registerbriefen versehen werden.

Zu §§. 29 bis 36. Wenn eine Übertretung des Gesetzes über die Registrierung der Seehandelsschiffe im Auslande geschehen ist, so hat das zuständige k. und k. Consularamt die Voruntersuchung zu führen und sodann die bezüglichen Acten dem zuständigen Hafenamte zur weiteren Amtshandlung einzusenden.

Die eingehenden Geldstrafen fließen in den Marine-Unterstützungsfond jenes Küstenbezirkes, in welchem der Heimatshafen des Schiffes gelegen ist.

Übergangsbestimmungen.

Zu §. 37. 1. Die Übertragung aus den bisherigen Registern in die auf Grund des Gesetzes über die Registrierung der Seehandelsschiffe eingeführten neuen Schiffsregister und die Ausfertigung der Registerbriefe an Stelle der bisherigen Schiffahrts-Urkunden findet statt:

a) für die Schiffe der weiten Fahrt beim Erlöschen der Giltigkeit ihrer Patente und Ministerialscontrine;

b) für die Schiffe aller bisherigen Kategorien der Küstenfahrt, für welche nach den bezüglichen Vorschriften behufs der weiteren Giltigkeit ihrer Seepässe und Licenzen jährliche Seepass- oder Licenzgebüren zu entrichten waren, an dem nach dem 10. November 1879 folgenden nächsten Fälligkeitstermine dieser Gebüren, falls nicht schon früher aus Anlass eines besonderen Falles nach den bisher bestehenden Vorschriften jene Urkunden erneuert werden müssten.

2. Für die Eigenschaft zur Befehligung der Schiffe der Küstenfahrt gelten mit Rücksicht auf die bestehenden Vorschriften folgende Bestimmungen:

a) Die Schiffer der großen Küstenfahrt erweiterter Linie *(direttori di grande cabotaggio, esteso limite)* können Schiffe der grossen Küstenfahrt befehligen;

b) Schiffer der großen Küstenfahrt engerer Linie *(direttori di grande cabotaggio, ristretto limite)* können über besonderes Ansuchen durch die Seebehörde von der für Schiffer der großen Küstenfahrt erweiterter Linie *(direttori di grande cabotaggio, esteso limite)* vorgeschriebenen Prüfung dispensiert werden und sodann die Befähigung zur Führung von Schiffen der großen Küstenfahrt erhalten;

c) die Schiffer der kleinen Küstenfahrt *(padrone di piccolo cabotaggio)* werden ohne Unterschied ihrer bisherigen verschiedenen Qualification zur Befehligung von Schiffen der kleinen Küstenfahrt zugelassen.

3. So lange keine anderen Bestimmungen erlassen werden, haben nach dem Eintritte der Wirksamkeit des Gesetzes über die Registrierung der Seehandelsschiffe:

a) jene Seeleute, welche die Eigenschaft als Schiffer der großen Küstenfahrt erwerben wollen, den Vorschriften des Reglements vom 27. October 1852 zu entsprechen und

b) jene Seeleute, welche die Eigenschaft als Schiffer der kleinen Küstenfahrt erwerben wollen, folgende Umstände nachzuweisen:

aa) Die österreichische Staatsangehörigkeit,

bb) einen unbeanständeten Lebenswandel,

cc) die Vollendung des 20. Lebensjahres,

dd) eine mindestens dreijährige Einschiffungszeit auf österreichischen Seehandelsschiffen.

Die auf ungarischen Seehandelschiffen verbrachte Einschiffungszeit ist auf die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone gemäß Art. VI des Gesetzes vom 27. Juni 1878 (R. G. Bl. Nr. 62) so anzusehen, als ob sie auf österreichischen Seehandelsschiffen verbracht worden wäre.

Korb-Weidenheim m. p.

Formulare der Schiffspapiere

für die

österreichischen und ungarischen Handelsschiffe.

Anlage A.

Formular des Schiffsregisters.

1. Seite.

Name, Bauart (Gattung) und Unterscheidungssignal des Schiffes	Verbolzung und Verhäutung, Bewegungsvorrichtung u. Pferdekraft	Maße			Brutto- und Netto-Tonnengehalt	Ort und Zeit der Erbauung	Heimatshafen	Eigenthümer					Erwerbgrund des Schiffes oder eines Theiles desselben
		Länge	Breite	Höhe				Schiffsantheile	Name und Zuname (mit Angabe des Vertreters der Rhederei)	Ort		Staatsangehörigkeit	
										Geburts-	Wohn-		

2. Seite.

Normalzahl der Mannschaft mit Ausschluss des Schiffers	Schiffer			Geschütze	Tag der Eintragung des Schiffes	Registerbrief (eventuell auch Interimspass)		Bemerkungen
	Name und Zuname	Ort				Datum	Zahl	
		Geburts-	Heimats-					

Formular des Registerbriefes.

Anlage B.

Nr. . . . . .

Unterscheidungssignal.

Wappen

Registerbrief.

(Name der Registerbehörde) in . . . .
bezeugt hiemit, dass in Gemäßheit des Gesetzes vom . . . .
. . . . das nachstehend bezeichnete Schiff . . . .
am . . . . unter Zahl . . . . in das Register der Schiffe, welche zur Führung der für die österreichischen Seehandelsschiffe vorgeschriebenen Flagge berechtigt sind, eingeschrieben worden: und zur

weiten Seefahrt / großen Küstenfahrt / kleinen Küstenfahrt } ermächtigt ist.

I. Name des Schiffes . . . .

II. Bauart (Gattung) desselben, wie verbolzt und verhäutet . . . .
Bewegungsvorrichtung (Pferdekraft) . . . .
. . . .

III. Maße { Länge . . . .
Breite . . . .
Höhe . . . .

IV. Tonnengehalt { Brutto . . . .
Netto . . . .

V. Ort und Zeit der Erbauung im Bezirke des Hafenamtes . . . .
. . . .

VI. Heimatshafen . . . .

VII. Normalzahl der Mannschaft (mit Ausschluss des Schiffers) . . . .
. . . .

VIII. Anzahl der Geschütze . . . .

2. Seite.

IX. Eigenthumsverhältnisse			
Fortlaufende Zahl	Namen, Geburts- und Wohnort, Staatsangehörigkeit der Rheder	Schiffs-Antheile	Erwerbsgrund

3. Seite.

IX. Eigenthumsverhältnisse			
Fortlaufende Zahl	Namen, Geburts- und Wohnort, Staatsangehörigkeit der Rheder	Schiffs-Antheile	Erwerbsgrund

Da dem Schiffe...................... das Recht die für die österreichischen Seehandelsschiffe vorgeschriebene Flagge zu führen und alle Eigenschaften, Rechte und Privilegien eines Handelschiffes dieser Flagge zustehen, werden die Civil- und Militärbehörden der befreundeten Mächte, sowie alle Civil- und Militärbehörden der österr.-ungar. Monarchie, dann die Commandanten der k. und k. Kriegsschiffe ersucht, das obgenannte Schiff sammt Bemannung, Passagieren und Ladung frei passieren zu lassen, ihm weder Aufenthalt noch Hindernis zu verursachen, noch zu gestatten, dass dies durch Andere geschehe, ihm vielmehr erforderlichen Falles allen möglichen Beistand und Schutz angedeihen zu lassen.

L. S. . . . den . . . .

der Registerbehörde. N. N.

4., 5., 6., 7. Seite.

Nachträgliche Eigenthumsveränderungen			
Fortlaufende Zahl	Namen, Geburts- und Wohnort, Staatsangehörigkeit der Rheder	Schiffs-antheile	Erwerbsgrund

8., 9., 10. Seite.

Fortlaufende Zahl	Bemerkungen (Pfändungen, Cessionen und Löschungen der Pfändungen des Schiffes oder von Schiffsantheilen u. s. w., in Ansehung welcher eine Anmerkung verlangt wurde)

11. und 12. Seite.

Andere Bemerkungen

Formular des Interimspasses für Handelsschiffe.

Anlage C.

1. Seite.

Interimspass.

Das k. und k. österr.-ungar. . . . . Consulat in . . . . bezeugt hiemit, dass in Gemäßheit des Gesetzes vom . . . . dem Schiffe „N. N.“ auf Grundlage seiner bevorstehenden Eintragung in das Schiffsregister die Befugnis zugestanden worden ist, die für die österreichischen Seehandelsschiffe vorgeschriebene Flagge zu führen.

Die Civil- und Militärbehörden der befreundeten Mächte, sowie alle Civil- und Militärbehörden der österr.-ungar. Monarchie, dann die Commandanten der k. und k. Kriegsschiffe werden ersucht, das obbenannte Schiff sammt Bemannung, Passagieren und Ladung frei passieren zu lassen, ihm weder Aufenthalt noch Hindernis zu verursachen, noch zu gestatten, dass dies durch Andere geschehe, ihm vielmehr erforderlichen Falles allen möglichen Beistand und Schutz angedeihen zu lassen.

Das Schiff hat, Fälle höherer Gewalt ausgenommen, den Cours von . . . . über . . . . nach . . . . zu nehmen und im letztgenannten Hafen den förmlichen Registerbrief abzuwarten.

Diese Verpflichtung einzuhalten hat der Schiffer für sich und seine Nachfolger in der Befehligung des Schiffes durch Beisetzung seiner Unterschrift angelobt.

Dieser Interimspass gilt bis zum . . . .

. . . . am . . . .

Der k. und k. . . . . Consul

N. N.

(L. S.)
des österr.-ungar.
Consulates.

Der Schiffer
N. N.

2. Seite.

Name und Bauart (Gattung) des Schiffes	Tonnengehalt	Geschütze	Zahl der Mannschaft (mit Ausschluss des Schiffers)	Eigenthumsverhältnisse	Bemerkungen
	Brutto Netto				

Seite 1.

Formular A.

Register

für

Fischerei-Fahrzeuge.

Seite 2.

Registerbrief		Name oder Zahl, Bauart und Unterscheidungszeichen der Fischer-Fahrzeuge	Tonnengehalt	Ort und Zeit der Erbauung	Heimatshafen	Normalzahl der Mannschaft
Nummer	Tag der Ausstellung					

Seite 3.

Eigenthümer			Erwerbsgrund	Bemerkungen
Name und Zuname	Ort			
	Geburts-	Wohn-		

Formular des Fischerei-Registerbriefes.

Seite 1.

Formular B.

Z. . . . . Unterscheidungszeichen . . . .

Fischerei-Registerbrief.

Das $\frac{\text{k. k. Hafencapitanat}}{\text{k. Hafenamt}}$ in . . . . .bezeugt hiemit, dass in Gemäßheit der Verordnung $\frac{\text{der k. k. Ministerien des Handels- und des Ackerbaues}}{\text{des k. ung. Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel}}$ vom 5. December 1884 das nachstehend bezeichnete Fahrzeug. . . . . am. unter Zahl. . . . . in das Register für Fischerei eingeschrieben worden ist und daher zur Ausübung der Seefischerei ermächtigt ist.

I. Name oder Zahl des Fahrzeuges . . . .

II. Bauart desselben . . . .

III. Tonnengehalt . . . .

IV. Ort und Zeit der Erbauung . . . .

V. Heimatshafen . . . .

VI. Normalzahl der Mannschaft . . . .

Seite 2.

Eigenthums - Verhältnisse			
Fortlaufende Zahl	Name, Geburts- und Wohnort der Eigenthümer	Antheile	Erwerbsgrund

.... am 19

Das k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat / k. Hafenamt

(Unterschrift.)

L. S.

Seite 3.

Nachträgliche Eigenthums-Verhältnisse			
Fortlaufende Zahl	Name, Geburts- und Wohnort der Eigenthümer	Antheile	Erwerbsgrund

Seite 4.

Fortlaufende Zahl	Bemerkungen

Formular des Registers für die Yachten.

Formular A.

1. Seite.

Name, Bauart (Gattung) und Unterscheidungssignal der Yacht	Verbolzung und Verhäutung, Bewegungsvorrichtung und Pferdekraft	Maße			Brutto- und Netto-Tonnengehalt	Ort und Zeit der Erbauung	Heimatshafen	Eigenthümer					Erwerbsgrund der Yacht oder eines Theiles derselben
		Länge	Breite	Höhe				Schiffsantheile	Name und Zuname (mit Angabe des Vertreters der Eigenthümer)	Ort		Staatsangehörigkeit	
										Geburts-	Wohn-		

2. Seite.

Normalzahl der Mannschaft mit Ausschluss des Schiffers	Schiffer			Geschütze	Tag der Eintragung der Yacht	Registerbrief (eventuell auch Interimspass)		Bemerkungen
	Name und Zuname	Ort						
		Geburts-	Heimats-			Datum	Zahl	

1. Seite. **Formular B.**

Z.......... Unterscheidungssignal..............

Yacht-Registerbrief.

Die $\frac{\text{k. k. Seebehörde in Triest}}{\text{k. Seebehörde in Fiume}}$ bezeugt hiemit, dass in Gemäßheit der Verordnung des $\frac{\text{k. k. Handelsministeriums}}{\text{k. Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel}}$ vom 25. October 1884 die nachstehend bezeichnete Yacht am .... unter Zahl............. in das Register der Yachten, welche zur Führung der für die $\frac{\text{österreichischen}}{\text{ungarischen}}$ Seehandelsschiffe vorgeschriebenen Flagge berechtigt sind und alle nach den bestehenden Gesetzen und Verordnungen den Schiffen dieser Kategorie gewährten Vortheile genießen, eingeschrieben worden ist.

I. Name der Yacht ....

II. Bauart (Gattung) derselben, wie verbolzt und verhäutet, Bewegungsvorrichtung.........................., Pferdekraft...........

III. Maße { Länge .... / Breite .... / Höhe .... }

IV. Tonnengehalt { brutto .... / netto .... }

V. Ort und Zeit der Erbauung...................................

VI. Heimatshafen...............im Bezirke des Hafenamtes..........

VII. Normalzahl der Mannschaft (mit Ausschluss des Schiffers)...........

VIII. Anzahl der Geschütze ....

2. Seite.

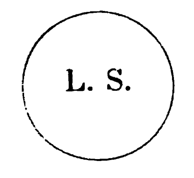
IX. Eigenthumsverhältnisse			
Fortlaufende Zahl	Name, Geburts- und Wohnort, Staatsangehörigkeit der Eigenthümer	Schiffsantheile	Erwerbsgrund

3. Seite.

IX. Eigenthumsverhältnisse			
Fortlaufende Zahl	Name, Geburts- und Wohnort, Staatsangehörigkeit der Eigenthümer	Schiffsantheile	Erwerbsgrund

Da der Yacht........................ das Recht, die für die $\frac{\text{österreichischen}}{\text{ungarischen}}$ Seehandelsschiffe vorgeschriebene Flagge zu führen, und alle Eigenschaften, Rechte und Privilegien $\frac{\text{einer Yacht}}{\text{eines Seehandelsschiffes}}$ dieser Flagge zustehen, werden die Civil- und Militärbehörden der befreundeten Mächte, sowie alle Civil- und Militärbehörden der österreichisch-ungarischen Monarchie, dann die Commandanten der k. und k. Kriegsschiffe ersucht, die obgenannte Yacht sammt Bemannung und Passagieren frei passieren zu lassen, ihr weder Aufenthalt noch Hindernis zu verursachen, noch zu gestatten, dass dies durch Andere geschehe, ihr vielmehr erforderlichen Falles allen möglichen Beistand und Schutz angedeihen zu lassen.

.....................der........................



der Registerbehörde.

N. N.

4., 5., 6., 7. Seite.

Nachträgliche Eigenthumsveränderungen			
Fort-laufende Zahl	Name, Geburts- und Wohnort, Staatsangehörigkeit der Eigenthümer	Schiffs-antheile	Erwerbsgrund

8., 9., 10. Seite.

Fort-laufende Zahl	Bemerkungen (Pfändungen, Cessionen und Löschungen der Pfändungen der Yacht oder von Schiffsantheilen u. s. w., in Ansehung welcher eine Anmerkung verlangt wurde)

11., 12. Seite.

Andere Bemerkungen

Formular des Interimspasses für Yachten.

1. Seite. **Formular C.**

Interimspass.

Das k. und k. österreichisch-ungarische . . . . Consulat in . . . . bezeugt hiemit, dass in Gemäßheit der Verordnung vom 25. October 1884 der Yacht . . . . auf Grundlage ihrer bevorstehenden Eintragung in das Yachtregister die Befugnis zugestanden worden ist, die für die $\frac{\text{österreichischen}}{\text{ungarischen}}$ Seehandelsschiffe vorgeschriebene Flagge zu führen.

Die Civil- und Militärbehörden der befreundeten Mächte, sowie alle Civil- und Militärbehörden der österreichisch-ungarischen Monarchie, dann die Commandanten der k. und k. Kriegsschiffe werden ersucht, die obgenannte Yacht sammt Bemannung und Passagieren frei passieren zu lassen, ihr weder Aufenthalt, noch Hindernis zu verursachen, noch zu gestatten, dass dies durch Andere geschehe, ihr vielmehr erforderlichen Falles allen möglichen Beistand und Schutz angedeihen zu lassen.

Die Yacht hat, Fälle höherer Gewalt ausgenommen, den Curs von . . . . über . . . . nach . . . . zu nehmen und im letztgenannten Hafen den förmlichen Registerbrief abzuwarten.

Die Verpflichtung einzuhalten, hat der Schiffer für sich und seine Nachfolger in der Befehligung des Schiffes durch Beisetzung seiner Unterschrift angelobt.

Dieser Interimspass gilt bis zum . . . .

. . . . am . . . .

Der k. und k. . . . . Consul

N. N.

L. S.

des österreichisch-ungarischen Consularamtes.

Der Schiffer:

N. N.

2. Seite.

Name und Bauart (Gattung) der Yacht	Tonnengehalt	Geschütze	Zahl der Mannschaft (mit Ausschluss des Schiffers)	Eigenthumsverhältnisse	Bemerkungen
	brutto				
	netto				

Anhang G.

Formulare des Beilbriefes.

Certificato di Costruzione.

Io sottoscritto certifico d'avere costrutto (raddobbato) nel .... (epoca della costruzione o del raddobbo) per conto di .... (nome, cognome e domicilio del Proprietario) sul cantiere in ....il bastimento che è un .... (qualità del bastimento) denominato (nome del bastimento) con .... Alberi .... Ponti, la di cui lunghezza della ruota di prora a quella di poppa è di piedi parigini .... la sua massima larghezza di piedi parigini...................... l'altezza tra i ponti di .... la profondità della stiva (s'esso non ha che un ponte) è di................. contiene.................... tonnellate, ed ha (non ha) galleria, ed attesto che io ne sono stato intieramente soddisfato, nè ho alcun' altra pretesa sul detto bastimento.

Ciocchè intendo e dichiaro sotto il vincolo di giuramento.

.... il di 18

N. N.
Costruttore.

Z. . . . .

Regel I.

K. . . . . Hafen- und Seesanitäts- . . . . in . . . .

Messbrief

des $\frac{\text{Segel-}}{\text{Dampf-}}$ Schiffes, genannt . . . . Flagge,

aus $\frac{\text{Eisen}}{\text{Holz}}$ gebaut, mit . . . . Deck . . . . und einer Maschine von

. . . . Pferdekraft.

Das genannte Schiff wurde am . . . . des Monates . . . . des Jahres . . . . im Sinne des $\frac{\text{Gesetzes vom 15. Mai 1871}}{\text{Gesetzartikels XVI des Jahres 1871}}$ nach der Regel EINS geaicht.

Es wurde erhoben, dass dessen gesetzlich giltiger Tonnengehalt . . . . sage . . . . Tonnen betrage, und zwar:

Unter den Tonnendeck	. . . .	Ton.	. . . .
Zwischen dem genannten Deck und dem Verdeck	. . . . . .	„	. . . .
Geschlossene Räume auf Deck	. . . .	„	. . . .
	. . . .	„	. . . .
	. . . .	„	. . . .
	. . . .	„	. . . .
	Zusammen . .	Ton.	. . . .
	Abzug des Maschinenraumes . .	„	. . . .
	Gesetzlich giltiger Gehalt . .	Ton.	. . . .

Die hauptsächlichen Aichdimensionen, welche in der in den §§. 2 und 3 der Ministerialverordnung über die Vollziehung des erwähnten Gesetzes festgesetzten Weise gemessen wurden, sind folgende:

Länge auf dem Tonnendeck	Meter	. . . .
Größte innere Breite in der Längenmitte	„	. . . .
Innere Höhe in der Längenmitte	„	. . . .

Stempel zu zwei Kronen und Amtssiegel.

. . . . am . . . . 19. .

Der beeidete Aicher:

Der Amtsvorstand:

Wenn Ausbesserungen, Constructionen auf Deck oder Veränderungen in den inneren Einrichtungen die Tragfähigkeit des Schiffes beeinflussen sollten, hat dieser Messbrief keine Giltigkeit und muss das Schiff wieder geaicht werden.

Z. . . . .

Regel II.

K. . . . . Hafen- und Seesanitäts- . . . . in . . . .

Messbrief

des $\frac{\text{Segel-}}{\text{Dampf-}}$ Schiffes, genannt . . . . Flagge aus $\frac{\text{Eisen}}{\text{Holz}}$ gebaut, mit . . . . Deck . . . . und einer Maschine von . . . . Pferdekraft.

Das genannte Schiff wurde am . . . . des Monates . . . . des Jahres . . . . im Sinne des $\frac{\text{Gesetzes vom 15. Mai 1871}}{\text{Gesetzartikels XVI des Jahres 1871}}$ nach der Regel ZWEI geaicht, da die Aichung nach der Regel Eins nicht stattfinden konnte, weil
. . . .

Es wurde erhoben, dass dessen gesetzlich giltiger Tonnengehalt . . . . , sage . . . . Tonnen betrage, und zwar:

Unter Deck	. . . .	Ton.	. . . .
Geschlossene Räume auf Deck	. . . .	„	. . . .
	. . . .	„	. . . .
	. . . .	„	. . . .
	. . . .	„	. . . .
	Zusammen . .	Ton.	. . . .
	Abzug des Maschinenraumes . .	„	. . . .
	Gesetzlich giltiger Gehalt . .	Ton.	. . . .

Die hauptsächlichen Aichdimensionen, welche in der im §. 8 der Ministerialverordnung über die Vollziehung des erwähnten Gesetzes festgesetzten Weise gemessen wurden, sind folgende:

Länge	Meter	. . . .
Größte Breite .	„	. . . .
Höhe	„	. . . .

Stempel zu zwei Kronen und Amtssiegel.

. . . . am . . . . 18. .

Der beeidete Aicher:

Der Amtsvorstand:

Dieser Messbrief hat bis dahin Giltigkeit, als das Schiff nach der Regel Eins geaicht werden kann.

Wenn Ausbesserungen, Constructionen auf Deck oder Veränderungen in den inneren Einrichtungen, die Tragfähigkeit des Schiffes beeinflussen sollten, muss dasselbe wieder geaicht werden.

Z. . . . .
Regel III.

K. . . . . Hafen- und Seesanitäts- . . . . in . . . .

Messbrief

des $\frac{\text{Segel-}}{\text{Dampf-}}$ Fahrzeuges ohne Verdeck, genannt . . . .
Flagge.

Das genannte Fahrzeug wurde am . . . . des Monates . . . . des Jahres . . . . im Sinne des $\frac{\text{Gesetzes vom 15. Mai 1871}}{\text{Gesetzartikels XVI des Jahres 1871}}$ nach der Regel DREI geaicht und dessen gesetzlich giltiger Tonnengehalt mit . . . . , sage . . . . Tonnen erhoben.

Die hauptsächlichen Aichdimensionen, welche in der im §. 11 der Ministerialverordnung über die Vollziehung des erwähnten Gesetzes festgesetzten Weise bemessen wurden, sind folgende:

Länge . . . . Meter . . . .
Größte Breite . . „ . . . .
Höhe . . . . „ . . . .

. . . . am . . . . 19. .

Stempel zu zwei Kronen und Amtssiegel.

Der beeidete Aicher:

Der Amtsvorstand:

Wenn die am Schiffskörper vorgenommenen Reparaturen die Tragfähigkeit des Fahrzeuges alterieren sollten, verliert dieser Messbrief seine Giltigkeit und muss das Fahrzeug wieder geaicht werden.

Formular des Seedienstbuches.

Seite 1.

(Beilage A.)

Z. . . . . Zahl und Datum der politischen Bewilligung:

. . . .

Reisebewilligung und Seedienstbuch

für . . . .

Sohn des . . . .

geboren im Jahre . . . .

zu . . . .

wohnhaft in . . . . (Bezirkshauptmannschaft / Comitat . . . .)

Stand . . . . Körperbau . . . . Haare . . . .

Augen . . . . Nase . . . .

Sichtbare Kennzeichen . . . .

Von . . . .

Stempel und darüber das Amtssiegel.

. . . . am . . . . 19. .

Seite 2.

Besondere Befähigung, welche der genannte Seemann in der nationalen Handelsmarine haben sollte ....
laut Erlaß d............................ in...................................
unterm.. zur Zahl..........................
Bezügliche Zusätze ....

Seite 3.

Diese Reisebewilligung ist auf die Dauer von ....Jahren, ...Monaten und zur Einschiffung auf Schiffen........................ giltig, da der genannte Seemann bezüglich seiner Wehrpflicht der .... angehört.

Seite 4—16.

Weitere Giltigkeit der Reisebewilligung und Anmerkungen über eventuelle Änderungen in der Wehrpflicht.

....

Seite 17—64.

Einschiffungscertificat.

Eingeschifft in........................... am.........................
auf...
in der Eigenschaft als..
(Unterschrift des Capitäns.)
Gesehen von................................ in.............................
und stimmt mit der in.......................... am.......................
Z.............. ausgestellten Musterrolle überein.
(Unterschrift und Siegel).......................

Ausschiffungscertificat.

Ausgeschifft in............................... am.......................
Gesammtdienst.............Jahre..............Monate..................Tage
Grund der Ausschiffung ....
(Unterschrift des Capitäns.)
Gesehen von...................... in.....................................
und stimmt mit der in........................... am.......................
Z............ ausgestellten Musterrolle überein.
(Unterschrift und Siegel.).......................

Anmerkungen zum Seedienstbuche.

1. Das vorschriftsmäßig vidierte Dienstbuch dient als gesetzlicher Beweis der vollstreckten Seefahrt, sowohl zur Erlangung einer besonderen Eigenschaft in der Handelsmarine, als auch für die Pensionsansprüche an den Marine-Unterstützungsfond. Die Wehrpflichtigen aus dem Seefahrerstande haben sich der Stellungscommission mit ihren Seedienstbüchern vorzustellen, um das von ihnen ausgeübte Seegewerbe nachzuweisen.

2. Wenn sämmtliche Blätter des Dienstbuches ausgefüllt sind, oder wenn dasselbe aus einem anderen Grunde unbrauchbar geworden oder dessen Verlust nachgewiesen ist, wird dem Seemann ein neues Dienstbuch ausgestellt.

3. Es bleibt dem Seefahrer, welcher ein neues Dienstbuch erhält, anheimgestellt, das bisherige bei der Behörde, welche das neue ausfolgte, zu hinterlegen — diese wird den Empfang im neuen Buche (auf Seite 71) bestätigen — oder aber dasselbe bei sich zu behalten. In jedem Falle ist das Erlöschen der Giltigkeit des Seedienstbuches in deutlicher Weise ersichtlich zu machen, indem zwei Linien kreuzweise über die erste Seite gezogen und eine bezügliche Bemerkung (auf Seite 71) gemacht wird.

4. Das Seedienstbuch muss von dem Schiffer während der ganzen Zeit, als sich der Seefahrer im Dienste am Bord eines einheimischen Handelsschiffes befindet, in Verwahrung gehalten werden; bei der Abmusterung wird es dem Seefahrer durch die Behörde zurückgestellt, vor welcher die Abmusterung geschieht. Wenn ein Seefahrer wegen Desertion oder wegen eines anderen Grundes abwesend sein sollte, so hat der Schiffer unter einem mit der bezüglichen Anzeige das Seedienstbuch der zuständigen Behörde vorzulegen.

5. Wer ein Seedienstbuch nachmacht oder verfälscht, oder wer sich zu seinem Fortkommen eines fremden Seedienstbuches bedient, oder zu diesem Zwecke sein Seedienstbuch einem Anderen überlässt, unterliegt der gesetzlichen Strafe.

Wenn hiebei kein Grund zu einem strafgerichtlichen Einschreiten vorliegt, so wird die Übertretung im Wege der Seepolizei mit einer Strafe von zwei bis zweihundert Kronen oder mit Arrest von sechs Stunden bis vierzehn Tagen bestraft.

Pflichten und Obliegenheiten der Mannschaft.

Sowohl der Mannschaft als dem Capitän haben die Bestimmungen des bestehenden politischen Navigationsedictes und die bezüglichen nachträglich kundgemachten Verordnungen als Richtschnur zu dienen, welche sämmtlich bei der in denselben festgesetzten Strafen beobachtet und befolgt werden müssen. Insbesondere sind die folgenden Vorschriften und die diesfälligen Vereinbarungen zu beobachten.

Art. 1. Die Mannschaft verpflichtet sich, stets ein gutes, moralisches Verhalten zu beobachten, bei jedem Anlasse in der Ausführung der eigenen Obliegenheiten fleißig und willig zu sein, den gerechten Befehlen des Capitäns, der Person, welche ihn vertritt, oder im Commando rechtmäßig ihm nachfolgt, sowie der Hafen- und Consularbehörden in Allem, was sich auf das Schiff, auf dessen Ladung oder Brotproviant bezieht, Folge zu leisten, und dies sowohl am Bord des Schiffes und in den Booten als auch am Lande. Art. VI, §§, 1, 4, 5, 6, A, E, 11 und 12 des Navigationsedictes.

Art. 2. Jede Person der Mannschaft ist verpflichtet, bei der Anmeldung und Aufnahme der Seeverklarung mitzuwirken und die eigene Erklärung durch den Eid zu erhärten.

Art. 3. Die im Art. VI, §. 3 des politischen Navigationsedictes enthaltene Bestimmung, welche das dienstliche Verbleiben der in einem nationalen Hafen angemusterten Schiffsmannschaft bis zur Rückkehr des Schiffes in einen österreichischen Hafen, unter Vorbehalt gerechtfertigter Ausnahmsfälle, anordnet, hat fortan bei Verheuerungen auf eine Reise ohne nähere Bestimmung der Dienstdauer mit der Maßgabe in Anwendung zu kommen, dass das von dem Schiffsmanne nach Beendigung der Ausreise oder einer Zwischenreise gestellte Verlangen um Entlassung im Auslande nur dann als berechtigt erscheint, wenn die Rückreise noch nicht angeordnet worden ist, obwohl seit seinem Dienstantritte schon zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff zur Zeit der geforderten Entlassung in einem europäischen oder nicht europäischen Hafen sich befindet.

Die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azow'schen Meeres werden in Betreff der erwähnten Zeitberechnung den europäischen Häfen gleich gehalten.

Als Deserteur (Art. 5) werden auch jene Matrosen behandelt, die ohne einen rechtmäßigen Grund, welcher vom k. und k. Consularamte zu constatieren und gutzuheißen ist, im Auslande eigenmächtig sich auszuschiffen, und innerhalb der vom k. und k. Consularamte festgesetzten Frist am Bord ihres Schiffes nicht zurückkehren und mit diesem die Reise nicht fortsetzen sollten. Art. VI, §. 3, politisches Navigationsedict. Circular der Centralseebehörde, Z. 9749 vom 19. October 1857. Verordnung des Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section vom 19. October 1863, Z. 193.

Art. 4. In allen Fällen, in welchen ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt in Ermanglung einer anderweitigen Bestimmung des Heuervertrages, für den

seit der Ausreise im Dienste befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer um 25 Procent ein, wenn diese nach Zeit bedungen ist. Verordnung des Marineministeriums vom 19. October 1863, Z. 193.

Art. 5. Jeder Matrose, welcher während oder nach Beendigung der Reise, wofür er verheuert wurde, vom Schiffe desertiert, verliert sein Lohnguthaben zu Gunsten des Marine-Unterstützungsfondes und verfällt außerdem in Arreststrafe im Verhältnisse zu den Umständen der Desertion. Art. VI, §. 2 Navigationsedict.

Er wird außerdem verpflichtet sein, den durch die Desertion dem Schiffe entstandenen Schaden zu ersetzen.

Art. 6. Jede Person der Mannschaft, welche absichtlich oder aus Nachlässigkeit den Verlust, die Verschlechterung oder Schädigung des Proviantes, der Ladung oder der Gegenstände und Takelage des Schiffes verursachen, oder sich dem Capitän oder den Bordofficieren mit Waffen und anderen Angriffswerkzeugen oder in irgend einer anderen Weise widersetzt, wird nach den bezüglichen Bestimmungen des Strafgesetzes bestraft. Art. VI, §. 13, Navigationsedict.

Art. 7. Sowohl die Schuldigen als Mitschuldigen eines Diebstahles von Gegenständen, welche zu dem Schiffe, der Ladung oder dem Proviant gehören, sowie auch die Ankäufer von solchen gestohlenen Sachen, sind verpflichtet, den Schaden zu ersetzen und werden nach dem Strafgesetzbuche als Mitschuldige des Diebstahles und Theilnehmer bestraft. Art. VI, §. 14, Navigationsedict.

Art. 8. Bei Strafe des Verlustes des ganzen Lohnguthabens ist der Mannschaft untersagt, Stich- und Feuerwaffen bei sich zu halten. Art. VI, §. 15, Navigationsedict.

Art. 9. Der Mannschaft ist untersagt, ohne Erlaubnis des Capitäns irgend einen Handel für eigene Rechnung zu unternehmen. Art. VI, §. 17, Navigationsedict.

Art. 10. Wenn die Erfahrung zeigen sollte, dass ein Individium der Mannschaft zu dem Dienste, für welchen er ausgemustert wurde, untauglich ist, wird derselbe den Anspruch auf die bedungene Heuer verlieren und statt dieser jene des unteren Grades erhalten, für welchen er fähig anerkannt wurde. Jedenfalls ist ihm die Kost zu verabreichen. Art. VII, §. 18, Navigationsedict.

Art. 11. Der Capitän verpflichtet sich, die in der Mannschaftsrolle und dem Heuervertrage angegebene Heuer an die Mannschaft zu zahlen und ihr eine gute und gesunde Kost und in der auf der bezüglichen Tabelle der Ration detaillierten Menge zu verabreichen. Im Falle der erwiesenen Mangelhaftigkeit der Menge und Qualität der Lebensmittel, hat die Mannschaft auf eine Entlohnnng von vierzig Heller täglich Anspruch, jedoch den Fall ausgenommen, dass die Mangelhaftigkeit der Lebensmittel durch höhere Gewalt entstanden wäre. Art. VI, §. 7 Navigationsedict. Die bedungene Heuer trägt zu keiner Havarie bei, jene nur ausgenommen, welche den Loskauf des Schiffes betrifft. Art. VII, §. 45, Navigationsedict.

Art. 12. Jeder Seemann hat vor dem Antritte der Reise Anspruch auf eine Vorschusszahlung im Betrage der ein- oder zweimonatlichen Heuer und soll die übrige Heuer, ohne einen gerechtfertigten Grund oder besonderen Bedarf, erst nach vollendeter Rückreise, oder bei der Abdankung gezahlt werden.

Dem Seemanne ist es freigestellt, im Heuervertrage sich auszubedingen, dass nach Beendigung der Ausreise oder einer Zwischenreise ihm ein Viertheil der verdienten Heuer auf die Hand gezahlt werde. Auch kann bedungen werden, dass an die Familie des Seemannes Anzahlungen ausbezahlt werden, welche jedoch die Hälfte der verdienten Heuer

nicht übersteigen dürfen. Es ist ausdrücklich untersagt, unter was immer für einen Titel oder Grund eine höhere Heuer oder vortheilhaftere Bedingungen als die vereinbarte zu beanspruchen. Art. VII, §§. 11 und 19, Navigationsedict. Verordnung des Marineministeriums vom 19. October 1863, Z. 193.

Art. 13. Bei jeder gegenseitigen Streitigkeit, sei es unter den Individuen der Mannschaft, sei es zwischen denselben und dem Capitän in einem ausländischen Hafen, sind die bezüglichen Beschwerden vor das k. und k. Consularamt vorzubringen und müssen sich die Parteien seinen Entscheidungen und Rathschlägen fügen, wobei es der betreffenden Partei freisteht, falls sie sich durch die Consularentscheidung beschwert erachten sollte, ihre Einwendungen bei der Rückkehr in einem nationalen Hafen, vor der betreffenden Hafenbehörde geltend zu machen.

Es ist sowohl dem Capitän als der Mannschaft strengstens untersagt, in Angelegenheiten, welche sich auf ihren gegenseitigen Dienstverband beziehen, sich an die Behörde des ausländischen Ankunftshafens zu wenden und zwar unter Androhung, dass sie bei der Rückkehr in die Heimat dem Disciplinarverfahren und einer Bestrafung unterzogen werden würden und die Entscheidung der ausländischen Behörde, mit Rücksicht auf die Rechtswirkungen auf Grund der nationalen Seegesetze, als null und nichtig betrachtet wird. — Circular der Central-Seebehörde vom 10. Mai 1860, Z. 4969.

Art. 14. Die gegen die Mannschaft in Gemäßheit der Bestimmungen des politischen Navigationsedictes vom Capitän zu verhängenden Geldstrafen sind folgende:

Wegen Entfernung vom Schiffe ohne Erlaubnis	K 24	Art. VI, §§. 4, 5, 6 und 7 Navigationsedict.
„ Übernachten am Lande	„ 24	
„ Schlafen während der Wache	„ 12	
„ unterlassener Anzeige der schlafend angetroffenen Wache	„ 6	
„ eigenmächtiger Aneignung von Proviant oder Getränken, außer dem Schadenersatz	„ 6	

Art. 15. Es ist strenge Pflicht jedes verheuerten Schiffsmannes, zum Antritte seines Dienstes an Bord des betreffenden Schiffes an dem Tage und der Stunde sich zu begeben, welche in der Mannschaftsrolle festgesetzt sind.

Seite 71.

Allfällige Erklärungen

der competenten Behörden über die Ausstellung des gegenwärtigen Dienstbuches oder über die Annullierung desselben infolge Ausfolgung eines anderen Dienstbuches.

Formular des Registers über die Seedienstbücher.

Fortlaufende Zahl	Zuname, Name und Vaterschaft	Besondere Befähigung des Seefahrers	Anmerkungen in Betreff der Wehrpflicht	Geburtsjahr	Heimat	Wohnort	Stand	Religion	Persönliche Kennzeichen					Politische Bewilligung, Datum und Zahl	Datum der Ausfolgung und der nachträglichen Erneuerungen	Datum der Matrikel	Anmerkungen
									Körperbau	Haare	Augen	Nase	Sichtbare Merkmale				

Formular der provisorischen Seereisebewilligung.

(Beilage C.)

Provisorische Seereisebewilligung.

Z. . . . .

Für. . . . . Sohn des. . . . .
geboren im Jahre. . . . . zu. . . . .
wohnhaft in. . . . . (Bezirkshauptmannschaft / Comitat . . . .)
Stand. . . . . Körperbau. . . . . Haare. . . . .
Augen. . . . . Nase. . . . . sichtbare Kennzeichen. . . . .
dem Militärverbande angehörig in der Eigenschaft als. . . . .
in der nationalen Handelsmarine als. . . . . befähigt,
welchem bewilligt wird, sich durch . . . . Monate auf dem nach
. . . . bestimmten Schiffe. . . . . unter. . . . .
Flagge, zu verheuern.

Der obgenannte Seefahrer muss jedoch auch in der Zwischenzeit in die Heimat zurückkehren, sobald seine Wehrpflicht es erheischen sollte.

Er wird sich im Hafen von . . . . der k. und k. Consularbehörde vorstellen und dortselbst die Erledigung seines Gesuches um Erneuerung des Dienstbuches abwarten.

. . . . am. . . . . 19. .

Der k. und k. . . . .

L. S.

(Unterschrift.)

GAGGIO

Ogni alterazione al presente documento sia essa fatta con cancellatura, raschiatura od in qualsiasi altro modo è proibita.

Chiunque fraudolentemente altera oppure coopera alla fraudolente alterazione di questo documento, verrà considerato e punito qual colpevole di falsificazione di un pubblico documento.

‑ppartenenti al ‑gli Ufficiali di ‑qualsiasi altro ‑oni del Codice

‑getti spettanti ‑e i compratori ‑o del danno e ‑ore del Codice

‑anzo-paghe, è ‑uoco. Art. VI,

‑affico per pro‑ ‑7, Ed. pol.
‑se che un indi‑ ‑izio, pel quale ‑venuto, e rice‑ ‑erà idoneo. In ‑§ 18, Ed. pol. ‑viaggio la paga ‑itto di buona e ‑ nella relativa

dopo il termine del viaggio di partenza o d' un viaggio intermedio Così pure potranno essere stipulati degli acconti da pagarsi alla famiglia del marinaro, i quali però non dovranno sorpassare la metà del salario guadagnato. È assolutamente vietato di pretendere sotto qualsiasi titolo o ragioni un salario maggiore o condizioni più vantaggiose di quelle stipulate col presente contratto. Art. VII, § 11 e 19, Ed. pol. Ord. del Ministero di Marina dd. 19 Ottobre 1863, N. 193-M. M.-H.

Art. 13. In ogni reciproca contesa sia d' individui dell' equipaggio fra loro, sia fra essi ed il Capitano in un porto estero dovranno essere portate le rispettive lagnanze innanzi l' i. e r. Ufficio consolare, e dovranno le parti adattarsi alle decisioni ed ai suggerimenti del medesimo, salva in ogni caso alla parte rispettiva la facoltà di rivolgersi al ritorno in un porto nazionale all' i. r. autorità portuale, qualora si trovasse aggravata della decisione consolare.

Resta assolutamente vietato tanto al Capitano quanto all' equipaggio di rivolgersi nelle contese derivanti dal loro nesso di servizio alle autorità estere del porto di approdo, sotto pena di essere assoggettati al loro ritorno in patria a procedura e punizione disciplinare; ed il risultato della decisione dell' autorità estera verrebbe riguardato nullo, relativamente agli effetti delle leggi marittime austriache. — Circolare del Governo Centrale Marittimo

ᶠirma o segno dell' ingaggiato	L' i. r. Autorità Portuale o Consolare attesta il luogo e la data	
	dell' Imbarco	dello Sbarco e suo motivo

ɔndizioni nel medesimo convenuto col suo equipaggio.

.... *18*..............

'etto naviglio composto di persone ....

***aggio** in segno di avere bene intese le prescrizioni in esso contenute,*

Dall' i. r....

paggio.

Firma o segno dell' ingaggiato Firma del capitano	L' i. r. Autorità Portuale e Consolare attesta la verità dell' effettuato ingaggio nonchè il luogo e la data	
	dell' Imbarco	dello Sbarco e suo motivo

·nza di tutte le pres:rizioni e convenzioni portate dal presente Contratto a lui lette e spiegate.

Ɔonsolari.

:la..................................	***Arrivato** li*.............................. *da*....................
....	*coll' equipaggio di persone N.* ....
ᵛ	***Spedito** li* *per*

Formular der Musterrolle für Schiffe der kleinen Küstenfahrt.

Z. . . . . der Rolle.

Kleine Küstenschiffahrt.

Musterrolle

des $\frac{\text{österreichischen}}{\text{ungarischen}}$ . . . . , Tonnengehalt . . . . , Heimatshafen . . . .

Schiffsführer . . . . , $\frac{\text{österreichischer}}{\text{ungarischer}}$ Staatsangehöriger, Eigenthum d . . . . , domiciliert in . . . . versehen mit Registerbrief Z. . . . . vom . . . . , ausgestellt vom $\frac{\text{k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate}}{\text{k. Hafenamt}}$ in . . . .

Zahl	Personaldocument			Dienstes-eigenschaft	Name, Zuname und Vaterschaft	Vaterland	Wohnort	Alter	Vereinbarte Bedingungen	Anmerkungen
	Datum	Zahl	Ort							

Die gegenwärtige Musterrolle für das obgenannte Schiff, dessen Mannschaft aus . . . . Personen besteht, wurde von diesem Amte, bei dem die Abschrift derselben aufbewahrt wird, ausgestellt.

Von . . . . k. k. Hafen- und Seesanitäts- . . . .

Von . . . . k. Hafen . . . .



L' Ità Marittima

ɐri da ogni sospetto di male

contagi

di band

passaggieri in tutti

persone

viene ilue approdi libera e spedita

pratica.

Schiffspapiere behufs Constatierung der Staatsangehörigkeit und andere Papiere, welche sich an Bord der Schiffe vorfinden sollen. („Snow internat. law“.)

Belgien.

Lettre de mer (Seepass).
Rôle d'equipages (Musterrolle).
Registre de certificat de jangeage (Messbrief).
Logbuch.
Ladungsmanifest.
Ladescheine.
Eigenthumsacte.
Charte-partie.

Brasilien.

Carta de registro (Registerbrief).
Passe especial (Interimspass).
Passport.
Muster-roll.
Ladungsmanifest.
Ladescheine.

Dänemark.

Registrering certificat (Registerbrief).
Provisorisches Registercertificat (Interimspass).

(Die Buchstaben D. E. (Dänisch Eigenthum) am Segelbalken am Achter Theil der Hauptlucke eingebrannt).

Ferners: Königlicher Pass in Latein mit Übersetzung nur für bestimmte Reisen anwendbar.

Eigenthumscertificat.
Buildbrief (Beilbrief).
Messbrief.

Bürgerbrief (Zeugnis, dass der Schiffer in einer Stadt des Königreiches das Bürgerrecht hat).

Musterrolle.
Charte-partie; wenn das Schiff gemiethet ist.

Deutschland.

Schiffscertificat.
Flaggenattest.
Messbrief.
Beilbrief.
Seepass (Seelicenz).
Schiffstagebuch.
Musterrolle.
Charte partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Frankreich.

L'acte de francisation (Nationalitätszeugnis).

Acte de francisation provisoire (provisorisches Nationalitätszeugnis).

Congé (Reiselicenz).

Rôle d'equipage.

Acte de propriété de navire (Eigenthumsacte).

Connaissements et chartes parties.

Procès-verbaux de visite (Zoll-Visitationsprotokolle).

Acquits de paiement ou à caution (Zollquittungen und Passierzettel).

Ladungsmanifest und Inventar der Schiffsausrüstung und Vorräthe.

Großbritannien.

Certificate of registry (Registerbrief) oder provisorisches Certificate (dieses hat für 6 Monate Geltung).

Interimspass. (Ein Seepass für eine Fahrt von einem britischen Hafen nach einem andern britischen Hafen vor der Registrierung ausgestellt, gilt gleich einem Certificat).

Official log-book.
Ships log-book.
Shipping articles.
Muster-roll.
Manifest of cargo.
Bills of lading.
Charte partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Griechenland.

Nationalitäts-Certificat.

Reiselicenz oder Pass.

Inventar der Schiffsausrüstung.

Certificat des Tonnengehaltes.

Musterrolle.

Angabe der zollämtlichen Revisionen (Description of visits to which the ships has been subjected).

Logbuch.

Sanitätspass.

Italien.

Atto di nazionalità (Registerbrief).

Giornale di navigazione (officielles Logbuch).

Scartafaccio, giornale di navigazione cotidiano (Deck-Logbuch).

Ruolo dell' equipaggio.

Ladungsmanifest, Ladescheine.

Charte-partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Niederlande.

Zeebrief (Segellicenz).

Voorloopige Zeebrief (provisorische Segellicenz).

Buitengevone Zeebrief (außerordentliche Segellicenz).

Bijlbrief (Eigenthumscertificat).

Meetbrief (Messbrief).

Journal.

Monster-rol (Musterrolle).

Ladungsmanifest, Ladescheine.

Charte-partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Norwegen.

Nationalitätsbreviis (Nationalitätscertificat).

Provisorisches Certificat.

Bülbrev (Constructionscertificat).

Maalebrev (Messbrief). Bülbrev und Maalebrev brauchen von im Ausland gekauften Schiffen für 2 Jahre nach dem Kaufe nicht geführt zu werden.

Mandskabliste (Musterrolle).
Journal.
Ladungsmanifest und Ladescheine.
Charte-partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Portugal.

Passaporte dè navigacion (Seepass).
Acta de propriedad del buque (Eigenthumsacte).
Rol (Musterrolle).
Conocimientos (Connossements).
Rècibos de fletes y despacho.
Ein Exemplar des Handelsgesetzbuches.

Russland.

Flaggenpatent.

Schiffer und die Hälfte der Schiffsmannschaft sollen Russen sein.

(Das Patent ist allein nicht entscheidend, denn es kann auch fremden Schiffen ertheilt werden.)

Beilbrief.
Zollhauspass.
Schiffs-Logbuch.
Musterrolle.
Charte-partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Schweden.

Pass, ausgestellt von einem Magistratsvorstand oder Zoll-Commissär.

Bielbrief.
Mätebref (Messbrief).
Fribref (Registerbrief).
Journalen.
Folkpass oder Sjömansrubla (Musterrolle).
Charte-partie, wenn das Schiff gemiethet ist.

Spanien.

Patente oder Passaporte de navigacion (Schiffspatent Seepass).

El rol del equipage y lista de parajeros.

Testimonio de la escritura de propriedad de la nave (Eigenthumsact).

Contratto de fletamento. (Frachtvertrag?)

Conocimientos facturas y guias de la carga.

Vereinigte Staaten Amerikas.

Permanent-Register (Registerbrief) für Schiffe, verwendet im Auslandsverkehr. (Ausgestellt von den Collectoren aus ihrer Schiffe Districte.)

Temporary-Register (Registerbrief auf Zeit) für Schiffe, verwendet im Auslandsverkehr. (Ausgestellt von den Collectoren an Schiffe, die nicht zu ihren Districten gehören.)

Permanent enrollement (Zeugnis der bleibenden Aufnahme in die Liste) für Schiffe des Küstenverkehres. (Ausgestellt wie oben.)

Temporary enrollement (Zeugnis zeitlicher Aufnahme in die Liste) für Schiffe des Küstenverkehres. (Ausgestellt wie oben.)

Permanent license (Licenz) für Fischerfahrzeuge. (Ausgestellt wie oben.)

Temporary license (Licenz auf Zeit) für Fischerfahrzeuge. (Ausgestellt wie oben.)

Licenses für Yachten.

Commissions (Vollmacht) für licenzierte Yachten zur weiten Seefahrt.

Shipping Articles (Schiffs-Reglement).

Crew list (Mannschaftsliste).

Als Beweisurkunde der Nationalität (Evidence of nationality) im Auslande gebauter Schiffe, welche Eigenthum von Bürgern der Vereinigten Staaten und berechtigt sind zur Führung der Flagge und zur Beanspruchung gesetzlichen Schutzes; doch nicht als Schiffe der Vereinigten Staaten documentiert (mit Registerbriefe versehen) dient.

Certificate of ownership (Eigenthumscertificat); zugleich Zeugnis in Bezug auf Rechtsgiltigkeit des Kaufvertrages. (Ausgegeben vom Collector des Hafens oder von einem Consul der Vereinigten Staaten.)

Weitere Papiere sind: Erlaubnis für Fischerfahrzeuge, fremde Küsten anzulaufen oder dort zu handeln.

Passagierliste.
Manifest of cargo.
Clearence (Klarierung, Zollschein).
Bills of lading (Ladeschein).
Ships log book.
Bill of health (Sanitätspass).

Der Handelsverkehr mit den unter der Jurisdiction der Vereinigten Staaten stehenden Guano-Inseln ist ein Theil des Küstenverkehres. Die in diesem Verkehr verwendeten Schiffe brauchen keine Zollscheine oder bescheinigte Manifeste vorzuweisen. Der Tonnengehalt der Seeschiffe ist nicht nur im Register-Certificat anzuführen, sondern auch an dem Deckbalken unter der Vorderseite der Hauptluke dieser Schiffe zu markieren.

---

6. Schiffsmanifest-Ordnung.

(Reichsgesetzblatt XXVI, 1891.)

Verpflichtung zur Führung des Manifestes.

§. 1. Jedes nationale oder fremde Seehandelsschiff, ohne Unterschied der Kategorie, welches von einem inländischen nach einem anderen inländischen Hafen, oder nach dem Auslande fährt, hat ein vom Schiffsführer eigenhändig unterschriebenes Manifest über die geladenen Waren zu führen, sofern es nicht nach den §§. 11 und 12 von dieser Verpflichtung befreit ist.

Ist der Schiffsführer des Schreibens unkundig, so hat er in Gegenwart zweier das Manifest unterschreibender Zeugen, deren einer den Namen des Schiffsführers unterfertigt, sein Handzeichen beizusetzen.

§. 2. Die nationalen oder fremden Seehandelsschiffe, welche, vom Auslande kommend, nach einem inländischen Hafen bestimmt sind, und im allgemeinen alle Fahrzeuge, welche sich der Zollinie auf die Entfernung von vier Seemeilen nähern, ohne dass die höhere Gewalt eines zufälligen Ereignisses sie hiezu zwingt, müssen ebenfalls mit einem Manifeste versehen sein.

Schiffe, welche aus Staaten kommen, in denen Abfahrtsmanifeste eingeführt sind, haben innerhalb der obbezeichneten Entfernung diese Manifeste auf Verlangen vorzuweisen.

Inhalt des Manifestes.

§. 3. In dem Manifeste müssen die Zahl und die Zeichen der auf dem Fahrzeuge befindlichen Päcke, Kisten, Ballen oder anderen Behältnisse, dann die Menge und Gattung der geladenen Waren, wie solche im Frachtbriefe oder Frachtvertrage angegeben sind, sowie die sogenannte Paccotiglia (d. i. jene Waren, welche vom Schiffsführer oder von der Schiffsmannschaft zum Handelsverkehre auf eigene Rechnung mitgenommen werden), der Schiffsproviant und die Effecten der an Bord befindlichen Reisenden abgesondert aufgeführt erscheinen.

Reisegepäck im Sinne der Zollordnung ist im Manifeste nicht anzuführen.

Die Menge und Gattung der Waren braucht nicht nach dem Maßstabe und den Benennungen des Zolltarifes bezeichnet zu werden, es ist vielmehr gestattet, die Gattung und die Menge nach den Maßen anzugeben, nach denen der Gegenstand im Handelsverkehre gewöhnlich verkauft zu werden pflegt.

In Absicht auf die dem Ausrinnen unterworfenen Waren, d. i.:

a) Flüssigkeiten, als: Wein, Öl, Honig, Brantwein, Syrup, Pflanzensäfte u. s. w.;

b) Austern und Seemuscheln;

c) die in Flüssigkeiten eingemachten Gegenstände, als: Fleisch, Schwämme, Fische in Salzwasser oder Öl u. s. w wird nicht gefordert, dass die in den Gefässen und Behältnissen wirklich enthaltene Menge solcher Waren genau angegeben werde, sondern es ist hinreichend, die Zahl und Zeichen der Gefäße und Behältnisse, dann für jede Warengattung die Gesammtmenge derselben übereinstimmend mit den Ladungsscheinen oder Schiffsfrachtbriefen, ohne Abzug des durch Schwendung oder Ausrinnen entstandenen Abfalles, anzugeben.

Hat ein Schiff neben anderen für die Einfuhr oder die Ausfuhr bestimmten Waren, auch solche inländische Waren an

Bord, die im inländischen Verkehre über die Seeküste an ein anderes Zollamt angewiesen sind, so sind dieselben im Schiffsmanifeste ersichtlich zu machen.

Verantwortlichkeit des Schiffsführers und Haftung des Schiffes und der Waren.

§. 4. Der Schiffsführer haftet für die Richtigkeit des Schiffsmanifestes und haben denselben die im §. 13 angedrohten Strafen für die Unrichtigkeit des Manifestes zu treffen.

Das Schiff selbst und die auf dem Schiffe vorhandenen Waren haften in diesen Fällen für die Strafe, letztere aber nur dann, wenn sie dem Schiffsführer gehören, oder deren Eigenthümer selbst an der Übertretung oder Unrichtigkeit des Schiffsmanifestes betheiligt ist.

Werden auf dem Schiffe nicht manifestierte Waren in so kleinen Quantitäten getroffen, dass deren Einschiffung der pflichtgemäßen Aufsicht des Schiffsführers oder dessen Stellvertreters leicht entgehen konnte, so findet ein Verfahren wegen Übertretung der Schiffsmanifest-Ordnung gegen den Schiffsführer, insoferne die Ware nicht in den ausschließlich von ihm benützten Räumen gefunden wurde, nicht statt.

Durch vorstehende Vorschriften werden die Bestimmungen des Gefällsstrafgesetzes über Schleichhandel und über die Haftung, welche dem Schiffsführer für seine Untergebenen obliegt, nicht berührt.

Anzahl und Vorlage der Manifeste.

§. 5. Das Manifest ist sowohl bei der Ankunft als bei der Abfahrt dem Zollamte in einem Exemplare vorzulegen, nur in den Freihäfen ist sowohl bei der Ankunft als bei der Abfahrt ein zweites Exemplar der Hafen- und Seesanitätsbehörde zu überreichen.

Vidierung des Manifestes.

§. 6. Das Abfahrtsmanifest ist mit den Ladescheinen vorzulegen, wird von der nach §. 5 hiezu berufenen Behörde mit den Ladescheinen verglichen, sohin mit dem Visum und dem Amtssiegel versehen und amtlich geschlossen dem Schiffs-

führer zurückgestellt. Die Ladescheine hingegen sind unversiegelt dem Schiffsführer einzuhändigen.

Nachtragserklärung.

§. 7. Es ist verboten, Waren zu verladen, welche in dem Manifeste nicht aufgenommen sind.

Wenn nach Erhalt der Abfahrtsdocumente andere Waren zu verladen wären, muss der Schiffsführer, sobald er dieselben an Bord geschafft hat, eine Nachtragserklärung nebst den Frachtscheinen über die neue Ladung dem Amte überreichen, und hiebei das amtlich versiegelte Manifest nochmals vorlegen. Das Amt öffnet das Manifest, legt demselben die Nachtragserklärung bei und verfährt, wie im §. 6 vorgeschrieben ist.

In den Freihäfen ist auch von der Nachtragserklärung ein zweites Exemplar der Hafen- und Seesanitätsbehörde zu überreichen.

Manifest bei Berührung verschiedener Häfen.

§. 8. Wenn die auf einem nationalen oder fremden Schiffe verladenen Waren nach verschiedenen inländischen Häfen bestimmt sind, so müssen diese Häfen in dem Manifeste angegeben, und es müssen in jedem einzelnen Hafen die dort abgeladenen Waren auf der Rückseite des Manifestes ersichtlich gemacht werden, wobei das Manifest neuerdings dem für dessen Überreichung vorgeschriebenen Verfahren zu unterziehen ist.

In dem letzten Hafen, welchen das Schiff auf einer solchen Fahrt berührt, wird das Manifest von dem Amte, welchem es zu übergeben ist, zurückbehalten und ist von dem Schiffsführer bei einer allfälligen Weiterfahrt ins Ausland ein neues Abfahrtsmanifest zu überreichen.

Einladungen in Zwischenhäfen unterliegen denselben Vorschriften wie jene im ersten Abfahrtshafen.

Behandlung eines nicht vorschriftsmäßigen Manifestes.

§. 9. Die Zollbehörde des inländischen Hafens, in welchem ein Schiff, von einem anderen inländischen Hafen kommend, einläuft, hat ein Manifest, welches nicht mit unver-

letztem amtlichen Siegel verschlossen und mit der vorgeschriebenen Beglaubigung versehen ist, als ungiltig zu erklären, dem Schiffsführer abzunehmen und das Strafverfahren einzuleiten.

Der amtlichen Versieglung des Manifestes ist jene von Seite des Finanzwachorganes, welches das Fahrzeug während der Fahrt visitiert, das Manifest eröffnet, eingesehen und wieder verschlossen hat, gleichzuhalten.

Befreiung von der Führung des Manifestes.

§. 10. Von der Führung des Manifestes sind alle Seehandelsschiffe befreit, deren Ladung blos:

1. aus zollfreien Gegenständen, oder

2. aus solchen Waren, welche mittelst zollamtlicher Documente von einem Zollamte an das andere abgefertigt werden oder

3. aus den in den Punkten 1 und 2 bezeichneten Waren zusammengesetzt ist.

Die Beilage enthält das Verzeichnis der in den Punkten 1 und 3 bezeichneten Waren.

Auf diejenigen Fahrzeuge, welche laut §. 10 des Gesetzes vom 7. Mai 1879 über die Registrierung der Seehandelsschiffe (R. G. Bl. LXV) nicht zu den Schiffahrtskategorien dieser letzteren gehören, wie die ausschließlich zu Vergnügungszwecken (Yachten), zum Zwecke der Fischerei oder zu wirtschaftlichen Zwecken der Landleute, oder ausschließlich zum inneren Hafenverkehre dienenden Schiffe, haben die Bestimmungen dieser Manifestordnung überhaupt keine Anwendung.

Ebensowenig haben diese Bestimmungen Anwendung auf Kriegsfahrzeuge und alle anderen dem Staate gehörige oder auch von ihm gemiethete, jedoch von seinen Functionären befehligte Fahrzeuge für alle Transporte, die sie im Auftrage und für Rechnung der Regierung vollziehen.

§. 11. Die Finanzbehörde kann Dampfer, welche periodische Fahrten nach einem im vorhinein angekündigten Fahrplane unternehmen und hiebei weder das Ausland noch Freigebiete berühren, von der Führung des Schiffsmanifestes befreien.

Die Bewilligung hiezu ist jedoch von Fall zu Fall anzusprechen und kann dieselbe jederzeit, ohne Angabe eines Grundes, widerrufen werden, was jedenfalls dann einzutreten hat, wenn constatiert wird, dass diese Begünstigung zur Verübung einer Gefällsübertretung mißbraucht wurde.

Die von der Führung des Manifestes befreiten Schiffe sind auch nicht zur Manifestierung des Proviantes verpflichtet.

Erleichterung für periodische Fahrten.

§. 12. Alle Dampfer, welche nach im vorhinein angekündigtem Fahrplane periodische Fahrten unternehmen, können von folgenden Erleichterungen Gebrauch machen:

1. Das Manifest wird weder amtlich vidiert, noch unter Siegel gelegt, es kann sowohl vom Schiffsführer als von der Unternehmung oder einem Agenten derselben gefertigt und bei der Abfahrt überreicht werden.

Hiebei ist jedoch, wenn österreichische oder ungarische Häfen berührt werden, eine doppelte Ausfertigung erforderlich, welche alle verladenen Waren für jeden einzelnen österreichischen oder ungarischen Bestimmungshafen getrennt zu enthalten hat.

In jedem Abfahrtshafen muss ein Exemplar dieser Ausfertigung über sämmtliche in demselben verladenen Waren überreicht werden, und kann dies sowohl mittelst Copien aller für die einzelnen Bestimmungshäfen verfassten Ausfertigungen, als auch mittelst eines alle letzteren zusammenfassenden Manifestes geschehen.

In jedem einzelnen Ankunftshafen ist die für denselben verfasste Ausfertigung zu überreichen.

Strafbestimmungen.

§. 13. Übertretungen der Manifestvorschriften werden nach folgenden Bestimmungen bestraft:

1. Ist der Schiffsführer, der mit einem Schiffsmanifeste versehen sein soll, mit einem Manifeste nicht versehen, oder enthält dasselbe nicht die vorgeschriebenen Erfordernisse, oder verweigert er auf die Aufforderung der nach dem Gesetze hiezu berechtigten Beamten oder Angestellten die Vorlage des Manifestes oder die Ertheilung einer Abschrift des-

selben, oder wird der vorgeschriebene Verschluss des Manifestes verletzt gefunden, so unterliegt er einer Gefällsordnungsstrafe von 2—200 Gulden, abgesehen von den Strafen, die ihn wegen versuchten Schleichhandels noch treffen können.

2. In folgenden Fällen werden Unrichtigkeiten im Schiffsmanifeste als versuchter Schleichhandel betrachtet:

a) wenn ein vorhandener Gegenstand gänzlich verschwiegen wurde;

b) wenn die Gattung und Menge der Waren derartig unrichtig angegeben wurde, dass statt des vorhandenen und zollpflichtigen, ein zollfreier, oder statt des vorhandenen, einem Ein- oder Ausfuhrverbote unterliegenden, ein Gegenstand, der dieser Beschränkung nicht unterliegt, endlich statt des vorhandenen, mit einem höheren Zoll belegten, ein geringer belegter Gegenstand in das Manifest aufgenommen wurde, und wenn in beiden Fällen:

c) falls es sich um einfuhrszollpflichtige Waren handelt, das Schiff nach einem Hafen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes gerichtet ist, oder in einer Entfernung von weniger als vier Seemeilen von der Zollinie betroffen wird, falls es sich aber um ausgangszollpflichtige Waren handelt, das Schiff in das Ausland oder in einen Zollausschluss bestimmt ist.

Die unrichtige Angabe der Menge der Waren ist jedoch dann straffrei, wenn die wirklich vorhandene Menge die angegebene um weniger als 10 Percent überschreitet.

Diese Ausnahmsbestimmungen finden jedoch keine Anwendung, soferne es sich um Gegenstände handelt, die nach der Stückzahl zu verzollen sind.

Wenn jedoch das Schiff aus einem Hafen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes nach einem Freihafen, oder nach einem auswärtigen Hafen gerichtet ist, so werden die vorgefundenen und im Manifeste nicht enthaltenen Waren, falls sie nicht zur Kategorie der Monopolgegenstände und der einem Ausfuhrzolle oder einem Ausfuhrverbote unterliegenden Waren gehören, wegen dieses Mangels allein nicht in Strafanspruch genommen werden, sondern sind nachträglich in das zu verfassende oder bereits verfasste Manifest aufzunehmen.

Jedoch sind in dem Falle, wenn ein für was immer für einen Hafen bestimmtes Schiff sich der Zollinie bis zu der im §. 2 angedeuteten Entfernung nähert, die in dem vorgeschriebenen Manifeste nicht angegebenen, oder von keinem Manifeste bedeckten Ware als Gegenstand des Versuches einer als Schleichhandel zu strafenden Gefällsübertretung zu behandeln.

3. Als Ungenauigkeit in der Erklärung ist zu betrachten, wenn ein nicht vorhandener Gegenstand erklärt, wenn die erklärte Menge größer als die wirklich vorhandene ist, oder wenn von den erklärten Waren eine höhere Gebür als von dem wirklichen Gegenstand entfällt.

Geht aber aus den Umständen hervor, dass die Partei die Absicht hatte, eine Gefällsverkürzung zu versuchen, oder die Maßregeln der Überwachung zu täuschen, und kann sie die Ungenauigkeit nicht genügend rechtfertigen, so sind solche Fälle als schwere Gefällsübertretungen zu behandeln.

Als Ungenauigkeit ist auch zu betrachten jede Unrichtigkeit in der Angabe der Päcke und Behältnisse, wenn auch die erklärte Gesammtmenge mit der wirklichen Menge übereinstimmt.

Auch bei Ungenauigkeit in der Warenerklärung findet unter den oben (Punkt 2, vorletzter Absatz) angegebenen Beschränkungen eine Bestrafung nicht statt, falls das Schiff aus einem Hafen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes nach dem Auslande oder nach einem Freigebiete gerichtet ist, und wird das Manifest lediglich von amtswegen richtiggestellt.

4. Die Untersuchung und Bestrafung aller in diesem Paragraphe angeführten Übertretungen findet nach den für Gefällsübertretungen geltenden Bestimmungen statt, und zwar sind:

a) wenn das Schiff aus einem Hafen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes auslief oder auszulaufen im Begriffe stand, die in diesem Hafenplatze geltenden Gefällsstrafbestimmungen,

b) wenn das Schiff aus einem der Freigebiete von Triest und Fiume auslief oder auszulaufen im Begriffe stand, die Gefällsstrafbestimmungen jenes im Zollgebiete

gelegenen Ortes, für welchen die Ladung oder deren größerer Theil bestimmt ist, soferne aber dieser Bestimmungsort das andere Freigebiet oder das Ausland ist, die im Auslaufsplatze, eventuell die in dem, dem Auslaufhafen zunächst gelegenen Zollverwaltungsgebiete geltenden Gefällsstrafbestimmungen in Anwendung zu bringen.

In den Fällen, wo ein Schiff, aus dem Auslande kommend, für einen im österreichisch-ungarischen Zollgebiete gelegenen Hafen bestimmt ist, oder wenn ein für was immer für einen Hafen bestimmtes Schiff sich der österreichisch-ungarischen Zollinie auf vier Seemeilen nähert (§. 2), sind die in dem betreffenden Bestimmungshafen, beziehungsweise in jenem Gebiete, dem sich das Schiff auf die besagte Entfernung genähert hat, geltenden Gefällsstrafbestimmungen in Anwendung zu bringen.

Ist hingegen ein aus dem Auslande kommendes Schiff für einen der beiden Freigebiete von Triest und Fiume bestimmt, so sind die in dem, das betreffende Freigebiet umgebenden Zollverwaltungsgebiete geltenden Gefällsstrafbestimmungen in Anwendung zu bringen.

§. 14. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Juli 1891 in Wirksamkeit.

Von diesem Tage angefangen treten alle gegenwärtig bestehenden Vorschriften, soferne sie Gegenstände betreffen, welche durch die gegenwärtigen Bestimmungen geregelt sind, außer Kraft.

Beilage

zu § 11, Z. 1 und 3 der Verordnung, betreffend Einführung einer neuen Manifest-Ordnung.

8. *a)* Weizen,
Spelz,
Halbfrucht,
Roggen,
Gerste,
Malz,
Hafer,
Mais,
Heidekorn,

Hirse,
Bohnen, Lupinen, Erbsen, Linsen und Wicken;

c) Mehl,
Mahlprodukte, d. i. gerollte, geschrotete und geschälte Körner, Graupen, Grütze, Grieß.

9. *a)* Kartoffeln,
Andere frische Feldfrüchte und Gartengewächse,
Weintrauben, frische,
Anderes frisches Obst;

b) Weintrauben-Setzlinge,
Andere lebende Gewächse, auch in Töpfen und Kübeln,
Getreide in Garben,
Hülsenfrüchte im Kraut,
Heu,
Stroh und Schilf,
Palmblätter,
Cichorienwurzeln frisch und getrocknet, in ganzen Stücken, auch verkleinert, jedoch nicht derart, dass sie zum Kaffeesurrogat werden,
Anis, Coriander,
Fenchel,
Kümmel,
Reps,
Ölsaat, andere,
Kleesaat,
Senfsaat, Senfpulver, gemahlener Senf im Fass u. dgl.,
Alle nicht besonders benannten Pflanzen und Pflanzenteile, frisch oder getrocknet.

11. *i)* Pferde,
Füllen.

12. *a)* Wildbret und Geflügel aller Art, lebend oder todt, mit Ausnahme der erlegten Hirsche, Rehe, Gemsen und Wildschweine;

b) Bienenstöcke mit lebenden Bienen;

c) Blutegel,
Andere, nicht besonders benannte Thiere.

13. Kalbfelle,
Schaf-, Lamm-, Ziegen- und Kitzfelle.
Hasen- und Kaninchenfelle.

Alle anderen Felle und Häute roh (grün oder trocken, auch gesalzen oder gekalkt, aber nicht weiter bearbeitet).

14. Pferdehaare, roh oder zubereitet,
Haare, alle anderen, roh oder zubereitet (und zwar gehechelt, gesotten, gefärbt oder gebeizt, auch in Lockenform gelegt),
Borsten und Borstenabfälle,
Schmuckfedern, unzubereitete,
Schreibfedern,
Bettfedern,
Federkiele, roh und zugerichtet,
Federn, alle anderen nicht besonders benannten.

15. *e)* Eier aller Art,
Milch (auch geronnen), Rahm, Topfen;
f) Honig, Bienenstöcke sammt Honig und Wachs,
Blasen und Därme, frische, gesalzene und getrocknete, Goldschlägerhäutchen, Darmseile,
Thiere, ausgestopfte,
Thierische Produkte, nicht besonders benannte.

16. *c)* Talg, thierischer.

17. *c)* Palm- und Cocosnussöl, Cocos- und Palmbutter in Fässern.

22. *a)* Brod, gemeines, weißes und schwarzes, Schiffszwieback.

23. *a)* Brennholz aller Art, auch Holzborken, Busch, Faschinen, Flechtweiden, Reisig, ausgelaugte Lohe und Lohkuchen,
Sägewaren,
Fassholz (Dauben), Bretter,
Alles andere roh vorgearbeitete Werkholz und Bauholz, mit Ausnahme der Fourniere;
b) Werkholz, außereuropäisches, in Blöcken, Brettern und Pfosten,
Holzkohlen,
Torf und Torfkohlen,
Lignite und Braunkohlen,
Steinkohlen,
Coke (Coaks) und alle aus diesem Materiale dargestellten festen künstlichen Brennstoffe.

24. Bernstein und Bernsteinmasse, Gagat,
Meerschaum,
Stuhlrohr, ungespalten, ungebeizt, ungefärbt,
Stuhlrohrabfälle,
Stöcke, Röhre, edlere,
Cocosnüsse, Coquillasnüsse und Cocosnusschalen,
Areka- und Steinnüsse,
Hörner, Hornscheiben, Hornspitzen,
Klauen, Füsse, Hufe.
Fischbein, rohes,
Elfenbein und andere Thierzähne,
Knochen,
Schildpatt,
Perlmutter, roh oder bloß gespalten, gestreckt oder geschnitten in Platten, Blöcken und in Abfällen,
Muschelschalen, roh oder bloß gespalten etc.,
Korallen, rohe, auch gebohrt, jedoch nicht gereinigt oder geschliffen.

25. Erze, auch aufbereitete, z. B.:
Bleierz,
Eisenerz,
Galmei,
Kobalt-, Nickel- und Zinkerze,
Erden, und rohe mineralische Stoffe, auch gebrannt, geschlemmt oder gemahlen, z. B.:
Kalk,
Cement,
Gyps,
Braunstein,
Erden zum technischen Gebrauche,
Graphit,
Kreide und Rothstein,
Dachschieferplatten,
Pflastersteine,
Marmor,
Steine, roh, unbehauen,
Steine, behauen, gesägt,
Alle anderen Artikel der Tarifsabteilung 25.

27. *a)* Farbhölzer in Blöcken,
Indigo,

Cochenille, Kermeskörner, Sylvester,
Orlean, Kino, Lac-Dye,
Catechu,
Quercitron,
Andere Rinden, Wurzeln, Blätter, Blüten und Früchte zum Färben,
Eicheln und Eichelhülsen,
Knoppern, Vallonea,
Galläpfel,
Summach,
Andere Rinden zum Färben.

28. *a)* Harz, gemeines,
Colophonium,
Theer (mit Ausnahme von Braunkohlen und Schiefertheer),
Theer-Wagenschmiere,
Ozokerit (Erdwachs),
Asphalt und andere Erdharze, Erdpeche, Copalharz, Damarharz, Schellack ungebleicht,
Gummi arabicum, Gummigedda, Gummi-Senegal, Gummigutti, Tragantgummi,
Terpentinöl, Kiefernadelöl, Pechöl,
Harzöl, Kiefernadelextrakt, Terpentin, Vogelleim.

29. *a)* Baumwolle roh, kardätscht, gefärbt,
Baumwollabfälle.

31. Flachs,
Hanf,
Jute, und andere vegetabilische Spinnstoffe, mit Ausnahme der Baumwolle roh, geröstet, gebrochen oder gehechelt, auch in Abfällen,
Seegras,
Waldwolle,
Waldwollwatta.

32. *a)* Handgespinst.

33. Wolle roh, gewaschen, gekämmt, gefärbt, gebleicht, gemahlen und in Abfällen, Kunstwolle (Shoddywolle).

35. *a)* Seiden-Galetten (Cocons),
Seidenabfälle, ungesponnen;

35. *b)* Seide abgehaspelt, unfiliert (Grezze) oder gesponnen (filiert), weder weiß gemacht noch gefärbt, auch gezwirnt, jedoch ohne Verbindung mit anderen Spinnmaterialien.

Floretseide (Seidenabfälle gesponnen), auch weiß gemacht, jedoch nicht gefärbt, aufgezwirnt, jedoch ohne Verbindung mit anderen Spinnmaterialien.

43. *a)* Schrenz- und graues Löschpapier; rauhes Packpapier (geleimt und ungeleimt),

Pappendeckel (auch Steinpappe), Theerpappe (Asphaltfilz),

Holzfasermasse, Presspäne,

Schieferpapier und Tafeln daraus, ohne Verbindung mit anderen Materialien, Bimsstein,

Glas-, Sand- und Schmirgelpapiere, Bimsstein- und Schmirgeltuch.

44. *a)* Kautschuck, roh oder gereinigt.

Guttapercha, roh oder gereinigt.

48. *a)* Holzwaren, gemeinste, mit Ausnahme der mit grüner Farbe bemalten Kinderspielwaren, u. zw. grobe, rohe ungefärbte, Böttcher-, Drechsler- und Tischlerwaren aus Holz, auch bloß gehobelte Holzwaren und Wagnerarbeiten; grobe Maschinen (auch Drehbänke, Mangen, Mühlen, Pressen, Spinnräder und Webestühle), grobe Korbflechterwaren (z. B. Pack-, Trag-, Wagen- und Waschkörbe, Fischreusen u. dgl.), Besen und Reisig, Acker-, Garten und Küchengeräte, Spielzeug grobes, bloß gehobelt, geschnitzt oder gedrechselt, alle diese Waren weder gefärbt, gebeizt, gefirnist, lackiert oder poliert, noch in Verbindung mit anderen Stoffen.

50. *a)* Steinmetzarbeiten: Thür- und Fensterstöcke, Säulen und Säulenbestandtheile, Rinnen, Röhren, Tröge und dergl., ungeschliffen, mit Ausnahme jener aus Alabaster und Marmor, Probier-, Schleif- und Wetzsteine, ohne Verbindung; Mühlsteine, auch mit eisernen Reifen oder Metallhülsen; geschnittene, nicht polierte Platten

und Lithographiesteine (Kehlheimerplatten, nicht poliert),

Schusser (Kliker) aus Marmor u. dgl.,

Abgüsse in Gyps oder Schwefel von Münzen, geschnittenen Steinen u. dergl.,

51. *a)* Chamottesteine und Ziegel,

Andere Mauer- und Dachziegel,

Thonröhren,

Bauornamente, auch aus Terracotta,

Thonwaren aus gemeiner Thonerde, u. zw. gewöhnliches Töpfergeschirr, ordinäre Öfen, Ofenkacheln und Fliesen.

52. *a)* Eisenfeile und Hammerschlag.

54. *c)* Kupfer, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Nickel, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen (auch Nickelschwamm),

Zinn, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Zink, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Spießglanzkönig (Antimon), roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Messing, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Packfong, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Tomback, roh, in Blöcken, Rosetten, Scheiben, Spleißen und Klumpen, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Andere, nicht besonders benannte unedle Metalle und Metallgemische roh, auch alter Bruch, und in Abfällen,

Quecksilber.

56. *a)* Gold und Silber (rohes, in Klumpen, Barren, Platten, Körnern, Staub, Pagamenten [Barren mit Kupfer vermischt], altes gebrochenes und ausgebranntes),

Platin (rohes zusammengesintert, geschmolzen oder als Schwamm und altes gebrochenes),

Andere, nicht besonders benannte edle Metalle (roh, alt, gebrochen);

b) Goldmünzen,

Silbermünzen,

Andere Münzen (auch Medaillen, Schau- und Denkmünzen) aus edlen Metallen.

59. *a)* Instrumente, chirurgische, astronomische, optische (mit Ausnahme der gefassten Augengläser und Operngucker) mathematische, physikalische und chemische Instrumente für Laboratorien.

63. *a)* Arsenik (Arsen), arsenige Säure [mit Ausnahme der Arsensäure (Arseniksäure)],

Arsenikschwefel (Operment, Realgar),

Borax, roh und Borsäure,

Kolkothar (Engelroth),

Eisenmohr,

Eisensafran,

Eisenbeizen aller Art,

Holzessig, roher (zum menschlichen Genusse nicht geeignet),

Eisenvitriol,

Mineralwässer, natürliche und künstliche,

Kupferasche,

Zinnasche,

Zinkasche (graues Zinkoxyd),

Ofenbruch zinkischer *(Tutia alexandrina)*,

Pottasche (unreines kohlensaures Kali, auch unausgelaugte Holzasche),

Salpeter, roh (Kalisalpeter),

Chilisalpeter (salpetersaures Natron), roh,

Schwefel (in Stücken und Stangen), auch gemahlen, und

Schwefelblüte,

Spießglanz,

Weinstein, roh,
Weinstein, raffiniert (Weinsteinrahm, *cremor tartari*),
Kalk, zitronensaurer und weinsteinsaurer,
Zaffer,
Schmalte,
Streuglas.

64. *a)* Stärkegummi,
Gummisurrogate (Dextrin, Leiogomme).

66. *a)* Zündwaren, gemeine, u. zw.: Schwefelfäden, Zündhölzchen, Reibfidibus, Feuerschwamm, natürlicher, gebeizt; Feuerschwamm, künstlicher Zunder (natürlicher und künstlicher); Zunderpapier.

67. *a)* Bücher, Druckschriften, auch Kalender, Zeitungen und Ankündigungen,
Karten (wissenschaftliche),
Musikalien,
Papier, beschriebenes (Acten und Manuscripte),
Bilder auf Papier, d. i. Kupfer- und Stahlstiche, Steindrücke, Holzschnitte, Farbendruckbilder, Photographien u. dgl.;

b) Gemälde auf Holz und unedlen Metallen, nicht lackiert, auf Leinwand und Stein, dann Originalbilder und Zeichnungen auf Papier,
Bilderdruckplatten aus unedlen Metallen, Stein oder Holz,
Statuen (auch Büsten und Thierfiguren), Basreliefs und Hautreliefs aus Steinen in Stücken, schwerer als 5 Kilogramm, desgleichen Statuen, Büsten und Thierfiguren aus Metall oder Holz, jedoch mindestens in natürlicher Größe.

68. *a)* Dungsalze;

b) Dünger, thierischer,
Dünger, anderer,
Dungmittel, künstliche,
Holzasche, ausgelaugte,
Steinkohlenasche,
Knochenasche,
Knochenmehl,
Knochenkohle (auch mit Säuren versetzt),

Hörner, geraspelte,
Klauen,
Blut, flüssiges und eingetrocknetes,
Thierflechsen,
Rückstände von der Blutlaugensalz-Fabrication,
Ammoniakwasser (Gaswasser),
Hefe, mit Ausnahme der Presshefe,
Ölkuchen, Rückstände, feste, von der Fabrikation fetter Öle, auch gemahlen,
Kleien und Spreu,
Schlempe, Spülicht und Treber,
Abfälle von der Glasfabrikation, Herdglas, Glas, und Tonscherben,
Abfälle von der Wachsbereitung,
Abfälle von Bad- und Pferdeschwämmen,
Leimleder, auch abgenützte alte Lederstücke und sonstige lediglich zur Leimfabrikation geeignete Lederabfälle,
Kautschuk und Guttapercha, alte Stücke und in Abfällen;

c) Lumpen, Abfälle zur Papierfabrikation,
Papierabschnitzel, Makulatur,
Seilerwaren, alte,
Halbzeug,
Charpie.

---

3. Gesetz vom 15. Mai 1871,

betreffend die Aichung der Seehandelsschiffe.

(Reichsgesetzblatt XIX. 1871.)

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich zu verordnen, wie folgt:

§. 1. Jedes Seehandelsschiff, es sei Eigenthum von Inländern oder Fremden, es sei auf inländischen oder auf fremden Werften erbaut, oder in seinen einzelnen Bestandteilen derart umgeändert worden, dass dies auf seinen Tonnengehalt von Einfluss sein könnte, ist in den österreichischen Seehäfen behufs der Ermittlung seines Tonnen-

gehaltes nach Vorschrift des gegenwärtigen Gesetzes der Aichung zu unterziehen.

§. 2. Die im Verordnungswege zu erlassenden, gleichzeitig mit dem gegenwärtigen Gesetze kundzumachenden Bestimmungen über die Ausführung der Aichung sollen, soferne sie die Aichung von Seehandelsfahrzeugen mit Deck betreffen, deren Messung vollständig vorgenommen werden kann, dem in Großbritannien bestehenden Aichungssysteme entsprechen und haben sich auch im Übrigen dem englischen Aichverfahren möglichst anzuschließen.

§. 3. Von der Verpflichtung zur Aichung sind die Schiffe jener Staaten ausgenommen, in welchen ein dem österreichischen wesentlich gleichförmiges Aichverfahren eingeführt ist und deren Aichungszeugnisse demgemäß im Verordnungswege als hierlandes giltig anerkannt, oder mit welchen in dieser Beziehung besondere Verträge abgeschlossen werden.

§. 4. Die für die Schiffsaichung erforderlichen Messungen sind nach dem Metermasse vorzunehmen.

Die Bruchteile des Meters sind in Decimetern und Centimetern auszudrücken.

Bruchtheile des Centimeters sind nicht zu berücksichtigen, wenn sie einen halben Centimeter oder weniger betragen; hingegen sind sie als ganzer Centimeter zu berechnen, sobald sie mehr als einen halben Centimeter ausmachen.

§. 5. Das numerische Ergebnis der Aichung bildet den gesetzlich ermittelten Tonnengehalt des geaichten Schiffes. Hiebei sind Bruchtheile bis zu einer halben Tonne nicht zu berücksichtigen; wenn sie aber dieses Maß überschreiten, als eine ganze Tonne anzusetzen.

Über das Ergebnis der Aichung hat die zuständige Hafen- und See-Sanitätsbehörde einen Messbrief auszustellen.

§. 6. Bei Schiffen, welche durch Dampf- oder andere Kraft bewegt werden, deren Erzeugung und Übertragung Raum für eine Maschine im Innern des Schiffes erfordert, ist vom Gesammt-Tonnengehalte der Tonnengehalt jenes Raumes abzuziehen, welcher zur Erzeugung und Übertragung der bewegenden Kraft und zu wirklichen beständigen Kohlendepots erforderlich ist.

Der zulässige Abzug darf jedoch nicht mehr als 50 Percent des Gesammt-Tonnengehaltes betragen.

Der Restbetrag des Tonnengehaltes ist der gesetzlich giltige Tonnengehalt des bezüglichen Schiffes.

§. 7. Die Aichung der Schiffe ist durch einen beeideten Aicher unter Intervention eines Beamten der zuständigen k. k. Hafen- und Seesanitätsbehörde zu bewerkstelligen.

Auf der Werfte darf die Aichung eines Schiffes nur dann stattfinden, wenn dasselbe zur Stapellassung völlig bereit ist.

In Orten, in welchen sich kein beeideter Aicher befindet, sind einheimische Schiffe durch den nächsten beeideten Aicher zu aichen; doch kann die zuständige Hafen- und Seesanitätsbehörde gestatten, dass sich solche Schiffe zur Vornahme der Aichung in einen inländischen Hafen begeben, in welchem sich ein beeideter Aicher befindet.

Bei vom Auslande erworbenen oder bei fremden, mit Ausnahme der im §. 3 bezeichneten Schiffen, welche in einem inländischen Hafen anlangen, in dem sich kein beeideter Aicher befindet, hat die Bemessung des Tonnengehaltes, wenn der Rheder oder Schiffer die Aichung nicht durch den nächsten beeideten Aicher ausführen lässt, durch Reduction des in den Schiffspapieren angegebenen Tonnengehaltes auf den gesetzmäßigen zu erfolgen. Der durch die Reduction ermittelte Tonnengehalt ist insolange als giltig zu betrachten, als das betreffende Schiff nicht einen inländischen Hafen anläuft, in welchen sich ein beeideter Aicher befindet.

§. 8. Als Aichgebür wird:

a) bei Schiffen von mehr als 100 Tonnen ein Betrag, welcher nicht größer als sechs Neukreuzer für jede Tonne des Brutto-Aichergebnisses sein darf;

b) bei Schiffen von 16 bis 100 Tonnen ein Gesammtbetrag, der fünf Gulden nicht übersteigen darf,

von dem Rheder oder dessen Stellvertreter bei Behebung des Messbriefes (§. 5), welcher dem gesetzlichen Stempel unterliegt, entrichtet.

Außerdem sind vom Rheder oder dessen Stellvertreter die allfälligen Reise- und Zehrungsgebüren des beeideten Aichers zu vergüten.

Für die Aichung von Schiffen bis einschließlich 15 Tonnen Gehalt oder von Schiffen ohne Verdeck sind keinerlei Gebüren zu entrichten.

§. 9. Die Aichungscertificate von Schiffen, welche in einem inländischen Hafen vor der Wirksamkeit dieses Gesetzes geaicht worden sind, gelten insolange, als das Schiff nicht einen inländischen Hafen anläuft, in welchem sich ein beeideter Aicher befindet, woselbst sodann die Aichung nach den Bestimmungen dieses Gesetzes vorzunehmen ist.

Es soll übrigens dem Rheder freistehen, die Bemessung des Tonnengehaltes durch die im §. 7 bezeichnete Reduction bis zu dem Zeitpunkte zu verlangen, in welchem sein Schiff einen inländischen Hafen anläuft, in dem ein beeideter Aicher sich befindet.

§. 10. Das gegenwärtige Gesetz tritt drei Monate nach dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle gegenwärtig über die Aichung der Seehandelsschiffe bestehenden Vorschriften, sowie die Bestimmungen der §§. 2 und 3 des Gesetzes vom 25. Februar 1865, R. G. Bl. Nr. 13, betreffend die Tonnen-, Seesanitäts- und Contumazgebüren, soferne sie sich auf Dampfschiffe beziehen, außer Kraft.

§. 11. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist der Handelsminister beauftragt.

Schönbrunn, am 15. Mai 1871.

Franz Josef m. p.

Hohenwart m. p. Schäffle m. p.

Aichgesetz 1891.

Verordnung des Handelsministeriums vom 10. Mai 1891, womit neue Vorschriften über die Vollziehung des Gesetzes vom 15. Mai 1871 (R. G. Bl. Nr. 43), betreffend die Aichung der Seehandelsschiffe, erlassen werden.

Zur Durchführung des Gesetzes vom 15. Mai 1871, R. G. Bl. Nr. 43, betreffend die Aichung der Seehandelsschiffe, werden nachstehende Bestimmungen erlassen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Die Aichung ist nach folgenden Regeln vorzunehmen:

Regel I. Nach derselben werden, wenn die hiebei nöthigen Messungen vorgenommen werden können, alle Handelsfahrzeuge, mit Ausnahme jener ohne Verdeck, geaicht.

Regel II. Nach derselben werden Handelsfahrzeuge, mit Ausnahme jener ohne Verdeck, dann geaicht, wenn sie während ihres Aufenthaltes in einem inländischen Hafen ihren Laderaum nicht so weit frei haben, dass die zur Befolgung der Regel I nothwendigen Messungen vorgenommen werden können.

Regel III. Nach derselben werden alle Handelsfahrzeuge ohne Verdeck geaicht.

Inländische Schiffe, welche nach der Regel II geaicht worden sind, sind der Aichung nach der Regel I zu unterziehen, sobald die entsprechenden Messungen vorgenommen werden können.

Inländische Schiffe, welche vor ihrer Registrierung einem fremden Staate angehörten, sind in den inländischen Häfen, in welchen sich ein beeideter Aichmeister befindet, auch dann der Aichung zu unterziehen, wenn mit jenem Staate, welchem das Schiff früher angehörte, Reciprocität bezüglich der Anerkennung der Messbriefe besteht.

II. Brutto-Raumgehalt.

Vermessung des Schiffskörpers unter dem obersten Deck.

a) Aichung nach der Regel I.

§. 2. Für die Aichung der Schiffe wird bei der Regel I als Vermessungsdeck das obere Deck jener Schiffe betrachtet, welche ein oder zwei Decke haben, bei Schiffen von mehr als zwei Decken immer das zweite von unten gegen oben gezählt.

Die Länge des Schiffes wird mittschiffs auf der oberen Seite des Vermessungsdecks gemessen, und zwar von der inneren Seite der Innenbordbekleidung am Vordersteven bis zur inneren Seite des Schiffsgerippes (Deckstützen) oder je nach dem Falle der Innenbordbekleidung dieses Gerippes an den Spiegelhölzern, wobei für die Bekleidungsplanken immer

deren mittlere Dicke angerechnet und der Betrag in Abzug gebracht wird, welcher dem Falle des Vorderstevens und des Spiegelholzes in einem Drittel der Balkenbucht entspricht. Sind Erhöhungen oder Vertiefungen auf Deck vorhanden, so wird die in Rechnung zu ziehende Ausmessung für die Unterbrechungen des Deckes so gemessen, als ob die Unterbrechungen nicht vorhanden wären.

Die so gemessene Länge wird in jene Anzahl gleicher Theile getheilt, welche aus der nachstehenden Übersicht, je nach der bezüglichen Classe des Schiffes, hervorgeht.

1. Classe: Schiffe, bei welchen die nach dem Vorstehenden gemessene Länge des Vermessungsdecks 15 oder weniger Meter beträgt, vier gleiche Theile.

2. Classe: Schiffe, bei welchen die nach dem Vorstehenden gemessene Länge des Vermessungsdeckes mehr als 15, jedoch höchstens 37 Meter beträgt, sechs gleiche Theile.

3. Classe: Schiffe, bei welchen die nach dem Vorstehenden gemessene Länge des Vermessungsdeckes mehr als 37, jedoch höchstens 55 Meter beträgt, acht gleiche Theile.

4. Classe: Schiffe, bei welchen die nach dem Vorstehenden gemessene Länge des Vermessungsdeckes mehr als 55, jedoch höchstens 69 Meter beträgt, zwölf gleiche Theile.

5. Classe: Schiffe, bei welchen die nach dem Vorstehenden gemessene Länge des Vermessungsdeckes mehr als 69 Meter beträgt, zwölf gleiche Theile.

Die Theilungspunkte werden auf dem Verdecke angemerkt und unter einem rechten Winkel auf das Kielschwein übertragen.

§. 3. Die Flächen der Querschnitte des Schiffes in allen Theilungspunkten werden wie folgt bestimmt:

Es wird die Tiefe der, jedem Theilungspunkte der Länge entsprechenden Querschnitte von der unteren Fläche der Planken des Vermessungsdeckes bis an die obere Fläche der Bodenwrange neben dem Kielschwein gemessen und von dieser Tiefe die mittlere Dicke der Wegerung und ein Drittel der Balkenbucht abgezogen. Der Rest gibt die Tiefe des Querschnittes.

Wenn das Vermessungsdeck durch ein Hüttendeck oder anderweitig unterbrochen ist, werden die Tiefen von einer in der Richtung des Verlaufes der unteren Fläche des Vermessungsdeckes gezogen gedachten Linie, in welche letzteres

fallen würde, wenn dasselbe nicht unterbrochen wäre, gemessen.

Bei Schiffen mit einem Doppelboden zur Aufnahme von Wasserbalast, von welchem festgestellt ist, daß der zwischen dem äußeren (unteren) und inneren (oberen) Boden liegende Raum zur Aufnahme von Ladung, Lebensmitteln oder Brennstoff nicht benützt werden kann, werden die Tiefen jener Querschnitte, welche über diesen Doppelboden fallen, bis an die Oberseite des inneren (oberen) Bodens des Doppelbodens, welche als obere Seite der Bodenwrange angenommen wird, gemessen.

Wenn sich der Doppelboden nicht auf die ganze oder fast die ganze Länge des Schiffes ausdehnt und die obere Fläche des inneren (oberen) Bodens nicht in einer regelmäßigen Linie von achter nach vorne verlauft oder andere Unregelmäßigkeiten auf der oberen Seite des Doppelbodens vorhanden sind, wird der Aichmeister im Wege des vorgesetzten Hafenamtes Verhaltungsmaßregeln von der Seebehörde einholen.

Jede der so erhaltenen Höhen wird, wenn die Höhe des Mittschiffsquerschnittes 5 Meter nicht überschreitet, in vier gleiche Theile getheilt und werden die inneren horizontalen Breiten der Querschnitte, welche jedem der drei Theilungspunkte entsprechen, sowie die Breiten am oberen und unteren Ende der Höhenlinie gemessen. Hiebei wird jede Messung bis zur mittleren Dicke jenes Theiles der inneren Bekleidung fortgesetzt genommen, welcher sich zwischen den Theilungspunkten befindet.

Für den Querschnitt werden die gemessenen Breiten von oben nach unten mit den fortlaufenden Nummern 1 bis 5 bezeichnet.

Die zweite und die vierte Breite wird mit vier, die dritte mit zwei multipliciert.

Die Summe dieser Producte mehr der ersten und der fünften Breite wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten multipliciert.

Das Product bezeichnet den Flächeninhalt jenes Querschnittes, welcher dem bezüglichen Teilungspunkte der Länge entspricht.

Beträgt jedoch die Höhe des Mittschiffsquerschnittes mehr als 5 Meter, so wird die Höhe eines jeden Querschnittes in

sechs gleiche Theile getheilt und werden an den fünf Theilungspunkten, sowie am oberen und unteren Ende der Höhenlinie die horizontalen Breiten ebenso gemessen, wie früber angegeben.

Für jeden Querschnitt werden die gemessenen Breiten von oben nach unten mit den fortlaufenden Nummern 1 bis 7 bezeichnet.

Die zweite, die vierte und die sechste Breite wird mit vier, die dritte und die fünfte mit zwei multipliciert. Die Summe dieser Producte, mehr der ersten und der siebenten Breite, wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten multipliciert.

Das Product bezeichnet den Flächeninhalt jenes Querschnittes, welcher dem bezüglichen Theilungspunkte der Länge entspricht.

§. 4. Nachdem die Flächeninhalte der Querschnitte aller Theilungspunkte ermittelt sind, wird die Berechnung des Tonnengehaltes in der folgenden Weise vorgenommen.

Die Flächeninhalte der Querschnitte werden von vorne nach achter mit den fortlaufenden Nummern 1, 2, 3 u. s. w. so bezeichnet, daß Nummer 1 dem Querschnitte im vorderen Endpunkte der Länge und die höchste Nummer jenem im achteren Endpunkte der Länge entspricht.

In wie viele Theile zufolge der Übersicht im §. 2 die Länge auch getheilt wurde, werden immer der zweite und jeder fernere gerade numerierte Querschnitt mit vier, der dritte und jeder fernere ungerade numerierte, mit Ausnahme des ersten und des letzten, mit zwei multipliciert. Zur Summe dieser Producte werden auch die Flächeninhalte des ersten und des letzten Querschnittes addiert, falls sie etwas betragen. Die Gesammtsumme wird mit dem dritten Theile des gemeinschaftlichen Abstandes zweier nächster Theilungspunkte der Länge und mit dem Factor 0·353 multipliciert.

Das Product drückt den nach der Regel I giltigen Tonnengehalt des Schiffes unter dessen Tonnendeck aus.

§. 5. Wenn ein nach der Regel I zu aichendes Schiff mehr als zwei Decke hätte, so wird der Tonnengehalt eines jeden Zwischendeckraumes über dem Vermessungsdeck einzeln berechnet und zu jenem Tonnengehalte hinzugezählt, welcher für den Schiffsraum unter dem Vermessungsdecke

in der vorgeschriebenen Weise (§§. 2, 3 und 4) bestimmt worden ist.

Um den Tonnengehalt des Raumes zwischen zwei Decken zu bestimmen, wird die Länge an der Längenachse in der Hälfte der Höhe zwischen beiden Decken von der inneren Seite der Innenbordsbekleidung am Vorsteven bis zur inneren Seite der Innenbordsbekleidung des achteren Schiffsgerippes gemessen und in dieselbe Anzahl gleicher Theile getheilt, wie das Vermessungsdeck desselben Schiffes.

Hierauf wird ebenfalls in der Hälfte der Höhe zwischen beiden Decken die innere Breite des Raumes an jedem Theilungspunkte gemessen, sowie auch an den beiden Endpunkten der Länge.

Alle diese gemessenen Breiten werden von vorne nach achter mit den fortlaufenden Zahlen 1, 2, 3 u. s. w. bezeichnet.

Die zweite und jede fernere gerade numerierte Breite wird mit vier, die dritte und jede fernere ungerade numerierte, mit Ausnahme der ersten und der letzten Breite, wird mit zwei multipliciert. Zu der Summe dieser Producte wird die erste und die letzte Breite addiert. Die Gesammtsumme, multipliciert mit dem dritten Theile des gemeinschaftlichen Abstandes zweier nächster Theilpunkte der Länge, mit der mittleren Höhe des Zwischendecksraumes und mit dem Factor 0·353, ergibt sodann den giltigen Tonnengehalt des Raumes zwischen den beiden betreffenden Decken.

§. 6. Bei Anwendung der Regel I für die Aichung von aus Eisen erbauten Schiffen werden auch nur theilweise innere Längen- oder Diagonalbekleidungen so betrachtet, als ob das betreffende Schiff innenbord vollkommen bekleidet wäre.

Wenn die Innenbekleidung ganz fehlt, oder wenn sie nicht dauernd angebracht ist, werden die Breiten bis zur Innenseite der Spanten (Winkeleisen) oder des Schiffsgerippes gemessen.

b) Aichung nach der Regel II.

§. 7. Länge. Bei Schiffen, welche nur ein Deck haben, wird die Länge auf dem Decke von der inneren Seite des Vorstevens bis zur inneren Seite des Achterstevens gemessen.

Bei Schiffen von zwei oder mehr Decken ist die Länge sowohl auf dem obersten als auch auf dem unmittelbar unter

diesem befindlichen Decke, bei beiden innerhalb vom Vor- zum Achtersteven zu messen und aus beiden Messungen das Mittel zu nehmen.

Kann die zweite Länge nicht gemessen werden, so wird die mittlere Länge dadurch gefunden, daß man von der Länge des Oberdeckes soviel abzieht, als Fall und Krümmung der beiden Steven bis zur mittleren Höhe zwischen beiden Decken betragen.

Breite. Bei Schiffen mit nur einem Decke wird die Breite auf dem Decke längs dessen Hauptbalken in gerader Linie von Außenseite zu Außenseite der Spanten gemessen, wobei das Schiff als außen nicht bekleidet gedacht wird. Bei Schiffen von zwei oder mehr Decken ist die Breite in derselben Weise, jedoch am Hauptbalken des unmittelbar unter dem obersten befindlichen Deckes, zu messen.

Wenn die Breite an der oben besagten Stelle nicht gemessen werden kann, so wird sie auf dem obersten Decke längs dessen Hauptbalken in gerader Linie von Außenseite zu Außenseite der Spanten gemessen; aus dieser Breite kommt je nach der Form des Schiffes jene Breite abzuleiten, welche dasselbe unmittelbar über dem zweiten Decke, von oben gerechnet, besitzt.

Höhe. Die Höhe wird bei dem Hauptbalken des obersten Deckes von der inneren Seite der dem Kiele nächsten Außenplankengänge (Kielgang) bis unmittelbar über den besagten Hauptbalken gemessen.

Wenn die Höhe in der oben bezeichneten Weise nicht gemessen werden kann, so wird sie durch Einführen eines Bleilothes in das Pumpenrohr ermittelt.

§. 8. Das Product der Beträge der drei gemessenen Dimensionen (Länge, Breite und Höhe) multipliciert mit dem Factor 0·22, drückt den nach der Regel II giltigen Tonnengehalt für den Raum unter dem oberen Deck des betreffenden Schiffes aus.

c) Aichung nach der Regel III.

§. 9. Die Länge wird nach der Innenseite des Vorstevens bis zur Innenseite des Achterstevens in gerader Linie längs der Ebene gemessen, welche durch die obere Begrenzung des zu aichenden Schiffes geführt, gedacht wird.

Die Breite wird zwischen den Oberkanten des Hauptspants in gerader Linie von Außenseite zu Außenseite gemessen, wobei das betreffende Schiff als außen nicht beplankt gedacht wird.

Die Höhe wird mittschiffs bei dem Hauptspant von der inneren Breite der dem Kiel nächsten Außenplankengänge (Kielgang) bis zur Ebene gemessen, welche über die Oberkanten des Spants geführt gedacht wird.

§. 10. Von dem Betrage der nach §. 9 gemessenen Höhe wird ein Fünftel abgezogen und der Rest der Höhe mit den Beträgen der Länge und der Breite multipliciert.

Dieses Product, multipliciert mit dem Factor 0·22, drückt den nach der Regel III ermittelten Tonnengehalt aus.

Vermessung der Aufbauten auf dem obersten Deck.

§. 11. Bei der Berechnung des Raumgehaltes der über dem obersten Deck dauernd angebrachten gedeckten und geschlossenen Aufbauten ist folgendermaßen vorzugehen.

Wenn die Wände derselben gekrümmte Flächen bilden, so wird die innere mittlere Länge gemessen. In halber Höhe werden drei innere Breiten gemessen, und zwar: je eine Breite an den Endpunkten und die dritte in der Mitte der Länge.

Zur Summe der beiden Endbreiten wird sodann das Vierfache der mittleren Breite addiert und die Gesammtsumme mit einem Drittel des gemeinsamen Abstandes der genannten Breiten multipliciert. Dieses Product, multipliciert mit der Höhe und dem Factor 0·353, gibt den Tonnengehalt des vermessenen Aufbaues.

Bei Schiffen mit rundem Deck wird die hintere Breite der Halbdeckkajüte oder der Achterdeckhütte oder des Raumes zwischen den Decken in einer Lage gemessen, welche jener entspräche, in der man sie messen würde, wenn das Schiff ein plattes Heck hätte, und zwar an der Hinterseite der Heckgalerie oder, wenn keine Heckgalerie vorhanden ist, an jener Stelle, wo diese beiläufig angebracht sein würde. Wenn alle Wände gerade Flächen bilden, so wird die innere mittlere Länge, Breite und Höhe gemessen, die Ergebnisse werden miteinander und außerdem mit dem Factor 0·353 multipliciert; das Product gibt den Tonnengehalt des vermessenen Aufbaues.

Wenn das oberste Deck durch eine Halbdeckkajüte unterbrochen ist, so wird die Höhe der letzteren von der unteren Seite der Planke des obersten Deckes bis zur unteren Seite der Deckplanke der Halbdeckkajüte gemessen.

§. 12. Alle auf dem obersten Deck dauernd angebrachten gedeckten und geschlossenen Aufbauten müssen, mit Ausnahme der unten bezeichneten Fälle, dem Brutto-Raumgehalte zugerechnet werden, desgleichen der Raumgehalt aller auf dem obersten Deck befindlichen Ladelucken, insoweit derselbe ½ Procent des Raumgehaltes des Schiffes übersteigt.

Unter dauernd angebrachten gedeckten oder angeschlossenen Aufbauten auf dem obersten Deck sind alle jene Räume zu verstehen, welche gegen das Eindringen der See und gegen Witterung derart geschützt sind, daß sie zur Aufnahme von Waren, Lebensmitteln, von Passagieren oder der Mannschaft verwendet werden können.

Die Ausnahme von der obigen allgemeinen Regel, daß dem Brutto-Raumgehalte alle auf dem obersten Deck dauernd angebrachten gedeckten und geschlossenen, sowie gegen die Witterung geschützten Räume zuzurechnen sind, sind folgende:

a) Alle gedeckten und geschlossenen, ausschließlich für die Aufnahme von Maschinen geeigneten und von letzteren thatsächlich eingenommenen Räume, das Steuerhaus zum Schutze des Mannes oder der Leute, welche am Steuer stehen, der Raum für das Gangspill und jener für die Apparate zum Ankerlichten, wenn sie nicht größer sind, als es für die bezeichneten Zwecke erforderlich ist.

b) Jeder auf dem obersten Decke zum Schutze der Deckpassagiere gegen Unwetter und Seegang angebrachte Aufbau.

c) Die Bordküche und der Raum für die Destillation, wenn sie nicht größer sind, als es zum Schutze des Koches bei der Bereitung der Speisen und des Maschinisten beim Destillieren des Wassers für die Passagiere und Mannschaft erforderlich ist.

d) Die für die Bordofficiere und die Mannschaft bestimmten Aborte von angemessener Grösse; bei hauptsächlich für Passagiertransport bestimmten Schiffen kann außerdem für je 50 Passagiere ein Abort außer Rechnung bleiben.

III. Abzüge vom Brutto-Raumgehalte zur Ermittlung des Netto-Raumgehaltes.

§. 13. Aus dem Brutto-Raumgehalte, welcher sich auf Grund der vorstehenden Paragraphen vorgenommenen Vermessungen ergibt, wird der Netto-Raumgehalt ermittelt, indem von jenem die in den §§. 14, 15 und 16 angegebenen Abzüge gemacht werden. In diese Bezüge dürfen jedoch nur Räume einbegriffen werden, welche vorher bei der Bestimmung des Brutto-Raumgehaltes eingerechnet worden sind.

Abzüge für Segelschiffe.

§. 14. Von dem Brutto-Raumgehalt der Segelschiffe sind zur Bestimmung des Netto-Raumgehaltes folgende Abzüge zu machen:

1. Die ausschließlich für den Gebrauch der Schiffsmannschaft geeigneten und von derselben eingenommenen Räume ohne Unterschied ihrer Lage, vorausgesetzt, daß sie folgenden Bedingungen entsprechen:

a) Der Unterkunftsraum der Schiffsmannschaft muss derart hergestellt sein, dass jeder einzelne Mann eine entsprechende Bettstelle und den Raum für die Unterbringung seiner Effecten habe, überdies muss für Ventilation gesorgt sein.

b) Auf Schiffen der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt muss der Unterkunftsraum für jeden einzelnen Mann der Schiffsmannschaft eine Fläche von wenigstens 1·11 Quadratmetern (12 englische Quadratfuß) auf Deck gemessen und einen Raum von wenigstens 2·038 Cubikmetern (72 englische Cubikfuß) haben.

2. Jeder ausschließlich als Unterkunft des Schiffers verwendete Raum ohne Unterschied seiner Lage.

3. Die Räume, welche ausschließlich verwendet werden: zur Handhabung des Steuers, des Gangspills, für die Einrichtungen zum Ankerlichten, wenn diese Räume unter dem obersten Deck gelegen sind; während dieselben, wenn sie ober dem obersten Decke angebracht sind, schon nach §. 12 a von der Einrechnung in den Brutto-Tonnengehalt ausgeschlossen sind.

4. Die Räume zur Aufbewahrung der Karten, Signalflaggen und anderer Navigationsinstrumente, sowie der Schiffsgegenstände des Bootsmannes, ohne Unterschied ihrer Lage.

5. Der von der Auxiliarmaschine (Donkey) sammt Kessel eingenommene Raum, wenn sie mit den Hauptpumpen des Schiffes in Verbindung steht. Im Falle jedoch, daß die Auxiliarmaschine in einem geschlossenen Raum über dem obersten Deck angebracht ist und demnach dieser Raum nach Punkt *a)* des §. 12 in den Brutto-Raumgehalt nicht einbezogen wird, kann derselbe auch nicht von diesem in Abzug gebracht werden. In allen anderen Fällen wird der Raum der Auxiliarmaschine vom Brutto-Raumgehalte abgezogen.

6. Jeder abgetheilte, ausschließlich zur Aufbewahrung der Segel verwendete Raum, doch darf der Abzug für diesen Raum 2·5 Procent des Brutto-Raumgehaltes nicht übersteigen.

Das Zugeständnis der oben angeführten Abzüge ist an die Bedingung gebunden, daß der abzuziehende Raum vom betreffenden Hafenamte als hinsichtlich seiner Ausdehnung entsprechend und als in einer für die Erfüllung seines Zweckes geeigneten Weise hergestellt anerkannt werde, ferner daß innerhalb oder außerhalb dieser Räume eine Aufschrift angebracht sei, welche angibt, zu welchem Zwecke dieselben verwendet und daß sie für diese Zwecke auch thatsächlich gebraucht werden.

Abzüge für Dampfschiffe.

§. 15. Um den Netto-Raumgehalt der Dampfschiffe zu ermitteln, werden folgende Abzüge vom Brutto-Raumgehalte gemacht:

1. Dieselben Abzüge wie die im § 14 für Segelschiffe festgesetzten, mit Ausnahme des unter Punkt 6 angegebenen Abzuges für den zur Aufbewahrung der Segeln bestimmten Raum.

Wenn die Auxiliarmaschine und deren Kessel sich innerhalb der Räumlichkeiten für die Hauptmaschine befinden und die Auxiliarmaschine in Verbindung mit der zur Erzeugung der fortbewegenden Kraft bestimmten Hauptmaschine functioniert, bildet der von der ersteren und deren Kessel eingenommene Raum einen Theil des Hauptmaschinenraumes und kann daher nicht besonders abgezogen werden.

2. Ein Abzug für den von der fortbewegenden Kraft eingenommenen Raum, welcher, wie folgt, berechnet wird:

a) Bei Raddampfern, bei welchen der wirkliche Tonnengehalt des, ausschließlich von den Dampfkesseln und Maschinen eingenommenen und für den regelmäßigen Betrieb derselben nothwendigen Raumes (mit Ausschluss daher der Kohlenbehälter oder der zur Aufnahme sonstigen Heizmateriales bestimmten Behälter, sowie der zur Aufbewahrung von Lebensmitteln bestimmten und Unterkunftsräume, welche sich im Maschinen- oder Kesselraume befinden sollten) mehr als 20 Procent und weniger als 30 Procent des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes beträgt, wird der Abzug mit 37 Procent des Brutto-Raumgehaltes berechnet; bei Schraubendampfern, bei welchen der Tonnengehalt des erwähnten Raumes mehr als 13 und weniger als 20 Procent des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes beträgt, wird dieser Abzug mit 32 Procent des Brutto-Raumgehaltes berechnet;

b) Wenn der vorstehend bezeichnete Maschinenraum so klein ist, dass er bei Raddampfern 20 Procent oder weniger, bei Schraubendampfern 13 Procent oder weniger des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes beträgt, bleibt es der Wahl der Seebehörde überlassen, den Abzug entweder in der unter *a*) bezeichneten Weise berechnen zu lassen oder, wenn sie es angezeigt hält, denselben bei Raddampfern im Ausmaße von ein- und einhalb, bei Schraubendampfern von ein- und dreiviertel des wirklichen Tonnengehaltes des Maschinenraumes anzunehmen.

In allen Fällen, in welchen die Maschinenräume so klein sind, dass der Seebehörde die oberwähnte Wahl zusteht, hat der Aichmeister bei Raddampfern den Abzug von ein- und einhalb und bei Schraubendampfern von ein- und dreiviertel des wirklichen Tonnengehaltes des Maschinenraumes anzuwenden, wenn er von der Seebehörde nicht den ausdrücklichen Auftrag erhält, das Gegentheil zu thun.

c) Wenn anderseits der thatsächliche Maschinenraum so groß ist, daß er bei Raddampfern 30 Procent oder mehr und bei Schraubendampfern 20 Procent oder mehr des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes beträgt, so steht dem

Rheder die Wahl frei, entweder die Anwendung des obgenannten 37 procentigen, respective 32 procentigen Abzuges, oder, wenn er es für angezeigt hält, bei Raddampfern den Abzug im Ausmaße von 1·50 und bei Schraubendampfern von 1·75 des wirklichen Tonnengehaltes des Maschinenraumes zu bestimmen.

Wenn in den Fällen, in welchen die Größe der Räume diese Wahl dem Rheder anheimstellt, derselbe von diesem Rechte keinen Gebrauch macht, hat der Aichmeister den Abzug nach der Percentualregel, dass ist mit 37 Procent bei Raddampfern und 32 Procent bei Schraubendampfern zu berechnen.

d) Bei der Vermessung des wirklichen Maschinenraumes, das ist des Raumes, welcher von den Kesseln und der Maschine thatsächlich eingenommen wird und zum wirklichen Betriebe derselben nothwendig ist, ist in folgender Weise vorzugehen:

Es wird zuerst die mittlere Tiefe des Raumes von seinem höchsten Punkte bis zur Innenbeplankung nächst dem Kielschwein gemessen, sodann werden drei oder wenn nöthig mehr als drei Breiten des Raumes auf halber Tiefe desselben gemessen, und zwar: je eine an den beiden Endpunkten und eine in der Mitte der Länge; der Durchschnitt dieser Breiten wird genommen, hierauf die mittlere Länge des Raumes zwischen der vorderen und hinteren Querschotte oder zwischen den Grenzen seiner Länge mit Ausschluss solcher eventuell vorhandener Theile, die von der Maschine nicht thatsächlich eingenommen werden, noch für den entsprechenden Gang derselben erforderlich sind, gemessen; diese drei Dimensionen der Länge, Breite und Tiefe werden miteinander multipliciert und das Product drückt den Cubikinhalt des Raumes unter dem höchsten Punkte aus.

Bezüglich der Länge des wirklichen Maschinenraumes wird bemerkt, dass nur jene Länge gemessen werden darf, welche erfordert wird, um die Maschine und die Kessel aufzunehmen, mit einem Zuschlage in dem Ausmaße, als nothwendig ist, um die Feuer, falls die Roste langschiffs angebracht wären, frei von der Maschine in der Längenrichtung des Schiffes zu bedienen und

Kohlen aufzuwerfen, was beiläufig 30 Centimeter mehr als die Länge der Roste oder im Ganzen beiläufig mit 1·50 Meter bis 2·70 Meter geschätzt werden kann. Sind jedoch die Roste der Kessel querschiffs angebracht, so sind keine Zuschläge zur Länge zu machen.

Sodann wird der Cubikinhalt des Raumes oder der Räume für die Maschine oder für den Zutritt von Licht und Luft, wenn solche vorhanden sind, oberhalb des höchsten Punktes gemessen, indem die betreffende Länge, Tiefe und Breite miteinander multipliciert werden. Dieser Cubikinhalt wird zu dem Kubikinhalte des Raumes unterhalb des genannten höchsten Punktes hinzugerechnet.

Jener Theil des Raumes oder der Räume oberhalb des höchsten Punktes des Maschinenlocales, welcher für die Maschine oder für den Zutritt von Licht und Luft bestimmt ist und sich ober dem obersten Decke befindet, ist jedoch in die Vermessung des von der fortbewegenden Kraft eingenommenen Raumes nur dann einzubeziehen, wenn der Schiffseigenthümer beim Hafenamte schriftlich darum ansucht.

Ungeachtet eines solchen Ansuchens ist jener Theil in die Vermessung nicht einzurechnen, wenn derselbe nicht bei der Berechnung des Brutto-Raumgehaltes schon früher einbezogen wurde und bei der Aichung constatiert ist, dass der genannte Raum eine entsprechende Ausdehnung habe und in einer Weise hergestellt sei, um sicher und gegen den Einfluss der See geschützt zu sein, sowie dass derselbe für keine anderen Zwecke als für die Maschine oder für den Zutritt von Licht und Luft zur Maschine und zu den Kesseln des Schiffes verwendet werden könne.

Unter dem höchsten Punkte des Hauptraumes des wirklichen Maschinenlocales, von welchem die Tiefe des genannten Hauptraumes zu messen ist, wird die untere Seite eines Decks oder wenn die Seitenwände gegen oben gekrümmt sind, der Punkt oder die Höhe verstanden, wo die Krümmung aufhört.

Wenn in einem Schiffe, dessen obenerwähnte Räume vermessen werden sollen, die Maschine und die Dampfkessel in abgesonderten Räumen aufgestellt sind, wird

der Inhalt eines jeden solchen Raumes für sich in derselben Weise nach den angeführten Regeln vermessen und werden die Vermessungsresultate addiert.

Bei Schraubendampfern ist ferner der Cubikinhalt des Tunnels für die Schraubenwelle, oder falls mehrere vorhanden sind, alle Tunnels, welche als Theile des Maschinenraumes anzusehen sind, hiezu zu addieren. Dieser Cubikinhalt wird gefunden, indem man die mittlere Länge, Breite und Tiefe des Tunnels miteinander multipliciert.

Die Summe der obgenannten Räume, welche den Cubikinhalt des von der Maschine thatsächlich eingenommenen Raumes ausmacht, mit 0·353 multipliciert, gibt den Tonnengehalt dieses Raumes.

e) Welchen Umfang immer der von der Maschine thatsächlich eingenommene Raum habe, so ist derselbe vom Aichmeister zu vermessen, um zu bestimmen, ob der für die fortbewegende Kraft entfallende Abzug nach der obigen Percentualregel (IIa) oder nach der unter IIb angegebenen Regel mit 1·5, respective 1·75 des wirklichen, aus der Vermessung resultierenden Tonnengehaltes des Maschinenraumes zu berechnen sei.

§. 16. Bei Schleppdampfern und bei Yachten ist der Abzug für den von der fortbewegenden Kraft eingenommenen Raum nicht auf höchstens 50 Procent des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes beschränkt.

§. 17. Wenn der Rheder ansucht, dass der Abzug für die Maschinen- und Kesselräume und für die Kohlenbehälter außer nach der im §. 15 angegebenen Weise auch noch nach dem im deutschen Reiche angewendeten Systeme bestimmt werde, so ist diesem Ansuchen Folge zu geben.

IV. Verpflichtungen des Erbauers, des Rheders und des Schiffers in Bezug auf die Schiffsvermessung.

§. 18. Die Vermessung des unter dem Vermessungsdeck befindlichen Raumes eines im Bau begriffenen Schiffes ist sogleich, nachdem das Deck gelegt ist, zu beginnen und ist der Erbauer verpflichtet, den Aichmeister diesfalls rechtzeitig zu verständigen.

Wenn auf inländischen Werften Schiffe mit besonderen Constructionen, wie Schiffe mit Doppelboden oder getheilten Wasserballastbehältern gebaut werden, hat der Rheder oder der Erbauer mindestens vier Wochen vor der Vermessung die mit Maßstab versehenen Pläne des Hauptquerschnittes und des Längendurchschnittes, aus welchen die Art der Construction des Doppelbodens, dessen Ausdehnung und Form ersichtlich ist, dem Aichmeister einzuhändigen.

§. 19. Bei der Vermessung eines Schiffes haben der Erbauer, der Rheder oder der Schiffer entweder persönlich oder durch ihre Leute dem Aichmeister Beistand zu leisten, um die Vermessung ausführen zu können.

Sie haben auf Verlangen des Aichmeisters zum Zwecke der Vermessung die gänzliche oder theilweise Räumung des Schiffsraumes vornehmen zu lassen und es darf in die noch nicht vermessenen Räume weder Ladung noch Ballast ohne Zustimmung der mit der Aichung betrauten Functionäre eingenommen werden.

§. 20. Falls das Ergebnis der ersten Aichung eines Schiffes durch Umbau des Schiffskörpers oder durch eine Veränderung in den Aufbauten über dem obersten Decke alteriert wurde, ist, wenn dieser Umbau oder diese Veränderung auf einer inländischen Werfte ausgeführt wurde, derjenige, welcher dieselben vornehmen ließ, verpflichtet, die Hafenbehörde davon in Kenntnis zu setzen.

Ist jedoch deren Ausführung im Auslande erfolgt, so ist der Schiffer verpflichtet, hierüber an die Hafenbehörde des ersten von ihm angelaufenen inländischen Hafens schriftliche Meldung zu erstatten.

Hierauf hat der Aichmeister die Nachvermessung und die nöthigen Berechnungen vorzunehmen, um die Veränderungen im Tonnengehalte zu erheben.

§. 21. Sobald die Ursache behoben ist, wegen welcher ein Schiff nach der Regel II vermessen wurde, haben der Rheder oder der Schiffer desselben dem Aichmeister davon die Anzeige zu machen, damit die Vermessung des Schiffes nach Regel I vorgenommen werde.

§. 22. Die im §. 20 angeführten Verpflichtungen gelten auch bezüglich aller Veränderungen in der Benützung derjenigen Räume, welche gemäß der Bestimmungen der §§. 14,

15 und 16 von dem Brutto-Raumgehalte in Abzug gebracht worden sind.

Besonders wenn Änderungen im Maschinenraume von Dampfern, sei es rücksichtlich der Länge, sei es rücksichtlich des Raumgehaltes vorgenommen oder wenn in diesem Raume Cajüten zur Unterkunft angebracht oder in den Kohlenbehältern Veränderungen ausgeführt wurden etc., wird das Aichcertificat des Dampfers so lange nicht als giltig anerkannt, als der Maschinenraum nicht nachvermessen wurde.

§. 23. Der für die Maschine bestimmte Raum darf nicht zur Aufnahme von Ladung oder Lebensmitteln benützt werden; ebenso dürfen in die für die Schiffsmannschaft bestimmten Räume weder Güter noch Lebensmittel eingenommen werden, welche nicht persönliches Eigenthum der Schiffsmannschaft sind und zum Gebrauche während der Reise dienen.

§. 24. Übertretungen der Bestimmungen der §§. 18 bis 23 werden von den Hafen- und Seesanitätsämtern, beziehungsweise von den k. u. k. Consularämtern mit einer Geldbuße bis zu Einhundert Gulden bestraft, welche in den Marine-Unterstützungsfond fließt.

Geldbußen, welche von den Straffälligen nicht eingebracht werden können, sind in Arreststrafen umzuwandeln. Hiebei kann eintägige Haft für einen Betrag von einem bis zehn Gulden, jedoch in keinem Falle eine höhere als fünfzehntägige Haft verhängt werden.

Gegen das ausgesprochene Erkenntnis erster Instanz kann innerhalb 15 Tagen die Berufung an die k. k. Seebehörde gerichtet werden.

Falls diese das Erkenntnis erster Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaßes, bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

V. Gebüren für Aichung der Schiffe.

§. 25. Für die Aichung hat der Rheder oder dessen Stellvertreter bei Behebung des Messbriefes (§. 5 des Gesetzes) außer dem gesetzlichen Stempel für den letzteren, an Aichgebüren für jede Tonne des Brutto-Aichergebnisses zu entrichten: sechs Kreuzer, wenn die Messungen nach der Regel I, drei Kreuzer, wenn sie nach der Regel II vorgenommen worden sind.

Für die Aichung eines Schiffes mit Verdeck von 16 bis 100 Tonnengehalt wird eine Aichgebür von fünf Gulden bei Anwendung der Regel I und von drei Gulden bei Anwendung der Regel II festgesetzt.

Für die Vermessung der geschlossenen Räume auf oberstem Deck und die Berechnung der Abzüge für die Schiffsmannschaft allein wird eine Aichtaxe von Einem Kreuzer und für die Vermessung bloß des Maschinenraumes eine solche von zwei Kreuzern für jede Tonne des vermessenen Raumes festgestellt, mit der Bemerkung, dass der Betrag sowohl für die eine wie für die andere Vermessung nicht geringer sein kann, als Ein Gulden, welch' immer auch die Tragfähigkeit sei.

Außerdem hat der Rheder die eventuellen Fahrspesen des Beamten, der an der Vermessung theilnimmt, und des Aichmeisters zu tragen.

VI. Schlussbestimmungen.

§. 26. Die Bestimmungen dieser Verordnung treten für Schiffe, welche zum erstenmale geaicht werden, unmittelbar nach der Veröffentlichung derselben in Kraft, während der Tonnengehalt von bereits in einem inländischen Hafen geaichten Schiffen erforderlichenfalls auf Ansuchen des Rheders in Gemäßheit derselben richtiggestellt wird.

Für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der ungarischen Krone werden die in einem Hafen des anderen Gebietes vorgenommenen Schiffsvermessungen und darnach ausgefertigten Messbriefe und anderen Bescheinigungen ebenso behandelt, als ob sie in einem Hafen des eigenen Gebietes vorgenommen, beziehungsweise ausgefertigt worden wären.

Mit der gegenwärtigen Verordnung werden jene vom 24. Mai 1871 (R. G. Bl. Nr. 44), vom 1. December 1882 (R. G. Bl. Nr. 168) und vom 24. Jänner 1883 (R. G. Bl. Nr. 13) aufgehoben.

Bacquehem m. p.

Ad Artikel „Der Sclavenhandel“.

Londoner Tractat vom 20. December 1841.*)

Vertragsmächte: Österreich, Preußen, Rußland, Frankreich, Großbritannien.

Art. 1. Ihre Majestäten der Kaiser von Österreich, der König von Preußen und der Kaiser aller Reussen verpflichten sich, allen Sclavenhandel zu verbieten, er mag von ihren respectiven Unterthanen oder unter ihren respectiven Flaggen, oder mittels Capitalien, die ihren respektiven Unterthanen gehören, ausgeübt werden, und solchen Handel als Seeräuberei zu erklären.

Ihre Majestäten erklären ferner, dass jedes Schiff, welches den Sclavenhandel zu treiben versuchen wird, schon durch dieses Factum allein alles Recht auf den Schutz seiner Flagge verlieren soll.

Art. 2. Um den Zweck des gegenwärtigen Tractates vollständiger zu erreichen, kommen die hohen contrahierenden Theile durch gemeinschaftlichen Beschluss überein, dass diejenigen Kriegsschiffe, welche mit speciellen Ermächtigungen und Befehlen, nach dem Formulare der Beilage A des gegenwärtigen Tractates abgefasst, versehen sein werden, jedes einem der contrahierenden Theile gehörige Kauffahrteischiff durchsuchen können, gegen welches aus zureichenden Gründen der Verdacht besteht, sich mit dem Sclavenhandel zu befassen, oder sich mit diesem Handel während der Fahrt, wo es von den obbezeichneten Kreuzern begegnet wurde, befasst zu haben — und dass diese Kreuzer solche Schiffe anhalten,

*) Dieser Tractat wurde von der französischen Regierung, obwohl von ihrem Bevollmächtigten bereits unterfertigt, doch nicht ratificiert. Für Frankreich ist der Vertrag somit nicht bindend.

wegführen lassen oder selbst mitnehmen können, damit sie einer gerichtlichen Untersuchung auf die weiter unten bezeichnete Weise unterzogen werden können.

Immerhin soll das oberwähnte Recht, Kauffahrteischiffe von einem oder dem anderen der hohen contrahierenden Theile zu durchsuchen, nur von Kriegsschiffen ausgeübt werden, deren Befehlshaber den Rang eines Capitäns oder den eines Lieutenants in der kaiserlichen oder königlichen Marine bekleiden, wenn nicht das Commando infolge eines Todesfalles oder wegen einer anderen Ursache an einen Officier untergeordneten Ranges übertragen worden ist. Der Commandant eines solchen Kriegsschiffes wird mit Vollmachten versehen werden, die in Gemäßheit des dem gegenwärtigen Tractate angeschlossenen Formulares lit. A ausgefertigt sind.

Dieses gegenseitige Durchsuchungsrecht soll innerhalb des mittelländischen Meeres nicht ausgeübt werden. Überdies soll der Raum, innerhalb dessen das besagte Recht beschränkt sein wird, zur Grenze haben: nördlich den zweiunddreißigsten Grad der nördlichen Breite, westlich die östliche Küste von Amerika, von dem Punkte, wo der zweiunddreißigste Grad nördlicher Breite diese Küste berührt, hinunter bis zum fünfundvierzigsten Grad der südlichen Breite; südöstlich den fünfundvierzigsten Grad südlicher Breite von dem Punkte, wo dieser Grad die östliche Küste von Amerika berührt, bis zum achtzigsten Grad der Länge östlich vom Meridian von Greenwich; und östlich den nämlichen Längengrad von dem Punkte an, wo er durch den fünfundvierzigsten Grad südlicher Breite durchschnitten wird, bis zur Küste von Indien.

Art. 3. Jeder der hohen contrahierenden Theile, welcher Kreuzer zur Unterdrückung des Sclavenhandels verwenden, und das gegenseitige Recht der Durchsuchung ausüben will, behält es sich vor, je nach seiner Convenienz sowohl die Anzahl der Kriegsschiffe festzusetzen, welche zu dem im zweiten Artikel dieses Vertrages stipulierten Dienste verwendet werden sollen, als auch die Stationen zu bestimmen, an welchen die besagten Schiffe kreuzen sollen.

Die Namen der zu diesem Zwecke bestimmten Schiffe und jene ihrer Befehlshaber sollen durch jeden der hohen contrahierenden Theile an die anderen mitgetheilt werden, so wie sie sich gegenseitig auch jedesmal, einer dem anderen,

bekannt geben werden, dass ein Kreuzer auf eine Station gewiesen oder von dieser abberufen wird, damit die erforderlichen Vollmachten sowohl von denjenigen Regierungen, welche die Durchsuchungen autorisieren, ausgestellt, als auch ihnen von jener Regierung, welche diese Vollmachten empfangen hat, wieder zurückgestellt werden können, wann diese Vollmachten zum Vollzuge des gegenwärtigen Tractates nicht mehr nöthig sind.

Art. 4. Gleich, nachdem die Regierung, welche die Kreuzer verwendet, der Regierung, welche die Durchsuchung zu gestatten hatte, die Anzahl und Namen der Kreuzer, die sie zu verwenden beabsichtigt, bekannt gegeben haben wird, sollen die Vollmachten, welche zu den Durchsuchungen autorisieren, in Gemäßheit des dem gegenwärtigen Tractate beigefügten Formulars lit. A ausgestellt und von der Regierung, welche die Durchsuchung gestattet, an jene, welche die Kreuzer verwendet, überwacht werden.

In keinem Falle soll das gegenseitige Recht der Durchsuchung gegen Kriegsschiffe der hohen contrahierenden Theile ausgeübt werden.

Die hohen contrahierenden Theile werden über ein besonderes Signal übereinkommen, welches ausschließend nur von jenen Kreuzern anzuwenden ist, denen das Recht zur Durchsuchung übertragen wird.

Art. 5. Die Kreuzer der hohen contrahierenden Theile, die in Vollziehung des gegenwärtigen Tractates autorisiert sind, haben sich genau an die dem erwähnten Tractate lit. B beigefügten Instructionen in allem zu halten, was sich sowohl auf die Formalitäten der Durchsuchung und Anhaltung, als auf die Maßregeln bezieht, welche bei der Übergabe eines des Sclavenhandels verdächtigen Schiffes an die competenten Gerichte zu beobachten sind.

Die hohen contrahierenden Mächte behalten sich das Recht vor, in diesen Instructionen mit gemeinschaftlicher Übereinstimmung jene Änderungen vorzunehmen, welche die Umstände erheischen könnten.

Die Kreuzer der hohen contrahierenden Theile sollen sich gegenseitig einer dem andern in allen jenen Fällen Unterstützung leisten, wo es nützlich sein kann, daß sie in Übereinstimmung handeln.

Art. 6. Wann immer ein unter der Flagge eines der hohen contrahierenden Theile segelndes Kauffahrteischiff von einem zu diesem Ende gehörig autorisierten Kreuzer des anderen Theiles angehalten wird, so sollen in Gemäßheit der Bestimmungen des gegenwärtigen Tractates ein solches Kauffahrteischiff sowohl als der Capitän, das Schiffsvolk und die Sclaven, welche sich an Bord befinden dürften, an einen solchen Ort, welchen die hohen contrahierenden Theile für diesen Zweck bezeichnet haben werden, gebracht und jenen Behörden übergeliefert werden, welche in dieser Absicht von jener Regierung aufgestellt sind, innerhalb deren Besitzungen ein solcher Ort gelegen ist, damit hiernach das Verfahren von den competenten Behörden auf die nachfolgend specificierte Weise eintreten könne.

Wenn der Befehlshaber des Kreuzers nicht für angemessen hält, sich selbst mit dem Einbringen und dem Überliefern des angehaltenen Schiffes zu befassen, so hat er diese Obliegenheit einem Officier mit dem Range eines Lieutenants in der kaiserlichen und königlichen Marine anzuvertrauen, oder wenigstens dem Officiere, welcher zu dieser Zeit der dritte im Range an Bord des Schiffes ist, welches die Anhaltung machte.

Art. 7. Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers von einem der hohen contrahierenden Theile Grund zu dem Verdachte haben sollte, dass ein unter dem Geleite oder in Gesellschaft eines Kriegsschiffes von einem der hohen contrahierenden Theile segelndes Kauffahrteischiff sich mit dem Sclavenhandel befasst habe, oder für diesen Handel ausgerüstet worden sei, so soll er seine Verdachtgründe dem Befehlshaber des Kriegsschiffes bekannt geben, welcher allein zur Durchsuchung des verdächtigen Schiffes zu schreiten hat; und im Falle der letzterwähnte Befehlshaber sich überzeugen sollte, dass der Verdacht wohl gegründet ist, so soll er das Schiff sowohl. als den Capitän, das Schiffsvolk, die Ladung und die Sclaven, welche sich an Bord befinden könnten, in einen Hafen bringen, welcher der Nation des angehaltenen Schiffes gehört, um dort das Verfahren vor den competenten Gerichten auf die nachfolgend bezeichnete Art einzuleiten.

Art. 8. Sobald ein angehaltenes und zur Aburtheilung eingeschicktes Kauffahrteischiff in dem Hafen ankommt,

wohin es in Gemäßheit der Beilage B des gegenwärtigen Vertrages gebracht werden muss, so hat der Befehlshaber des Kreuzers, welcher es angehalten hat, oder der Officier, welcher es einbrachte, den zu jenem Zwecke bestimmten Behörden eine durch ihn unterzeichnete Copie aller Verzeichnisse, Erklärungen und anderer in den dem gegenwärtigen Tractate lit. B beigefügten Instructionen aufgeführten Documente zu übergeben; — die genannten Behörden sollen dann zur Untersuchung des angehaltenen Schiffes und seiner Ladung, sowie zur Inspection des Schiffsvolkes und der an Bord befindlichen Sclaven schreiten, nachdem der Zeitpunkt einer solchen Durchsuchung und Inspection dem Befehlshaber des Kreuzers oder dem Officier, der das Schiff eingebracht haben wird, vorläufig bekannt gegeben worden ist, damit er oder diejenige Person, die er zu seinem Stellvertreter bestimmen wird, dabei gegenwärtig sein könne.

Über diese Verhandlungen soll ein Protocoll in duplo aufgenommen werden, welches von den Personen, die diesfalls Theil genommen haben oder dabei gegenwärtig waren, zu unterzeichnen ist. Eine dieser Urkunden ist dem Befehlshaber des Kreuzers oder dem von ihm zur Einbringung des angehaltenen Schiffes bestimmten Officier zu geben.

Art. 9. Von jedem Kauffahrteischiffe der einen oder der anderen der fünf Nationen, welches kraft der Bestimmungen des gegenwärtigen Tractates durchsucht oder angehalten wird, ist — wenn nicht der Beweis des Gegentheils hergestellt wird — anzunehmen, dass es sich mit dem Sclavenhandel befasst, oder dass es zu diesem Handel ausgerüstet wurde, wenn in der Ausrüstung, in der Einrichtung oder an Bord des besagten Schiffes während seiner Fahrt, in welcher es angehalten wurde, einer der nachfolgend specificierten Artikel aufgefunden wird, nämlich:

1. Lucken mit offenen Gittern anstatt der geschlossenen Lucken, welche sich gewöhnlich auf Kauffahrteischiffen befinden.

2. Abtheilungen oder Bretterverschläge in dem Kielraume oder auf dem Verdecke in einer größeren Anzahl, als für jene Schiffe nothwendig ist, die zu gesetzmäßigem Handel verwendet werden.

3. Reservebretter, welche so eingerichtet sind, um ein zweites Verdeck oder sogenanntes Sclavendeck zu bilden.

4. Ringe, Fesseln oder Handschellen.

5. Eine größere Menge Wasser in Tonnen oder Wasserbehältern, als für den Bedarf des Schiffsvolkes eines solchen Kauffahrteischiffes nothwendig ist.

6. Eine außerordentliche Anzahl von Wasserfässern oder von anderen Behältnissen, welche geeignet sind, Flüßigkeiten aufzunehmen, ausgenommen, der Capitän produciert ein Certificat vom Zollamte des Ortes, von welchem er ausfuhr, des Inhaltes, dass die Eigenthümer eines solchen Schiffes zureichende Gewährleistung gegeben haben, dass eine solche Mehrzahl von Fässern oder anderen Behältnissen nur zum Einnehmen von Palmöl oder für andere Zwecke erlaubten Commerces bestimmt sei.

7. Eine größere Anzahl von Essnäpfen oder Trinkgefäßen als für den Gebrauch des Schiffsvolkes eines solchen Kauffahrteischiffes nothwendig ist.

8. Ein Kochkessel oder ein anderer Kochapparat von ungewöhnlicher Größe und größer oder geeignet, größer gemacht werden zu können, als für den Gebrauch des Schiffsvolkes eines solchen Kauffahrteischiffes erforderlich ist, oder mehr als ein Kochkessel oder Kochapparat von gewöhnlicher Größe.

9. Eine außerordentliche Quantität Reis oder Mehl aus brasilianischem Manioc oder Cassada, gewöhnlich „Farina“ genannt, oder von Mais oder indischem Korn, oder von was immer für einem Nahrungsartikel, welche den wahrscheinlichen Bedarf der Schiffsmannschaft überschreitet, ausgenommen, wenn eine solche Quantität von Reis, Farina, Mais, indischem Korn oder von anderen Nahrungsmitteln in dem Schiffsmanifeste als ein Theil der Handelsladung des Schiffes eingetragen wäre.

10. Eine Quantität von Matten oder Mattengeweben, welche größer ist, als es der Bedarf für ein solches Kauffahrteischiff erheischt; ausgenommen, wenn solche Matten oder Mattengewebe im Schiffsmanifeste als ein die Schiffsladung bildender Theil aufgeführt sind.

Wenn es sich gezeigt hat, dass einer oder mehrere der oben specificierten Gegenstände sich an Bord befinden oder während der Fahrt, auf welcher das Schiff genommen wurde, an Bord befunden haben, so soll dieses Factum als ein prima

facie Beweis angesehen werden, dass das Schiff zu dem Sclavenhandel verwendet wurde; dasselbe wird demnach verurtheilt und als gesetzmäßige Prise erklärt, wenn nicht der Capitän oder die Eigenthümer den klaren, unbestreitbaren Beweis liefern, woraus zur Zufriedenstellung des Gerichtes dargethan wird, dass zur Zeit seiner Anhaltung oder Wegnahme das Schiff zu einer erlaubten Unternehmung verwendet wurde und dass diejenigen der oben specificierten verschiedenen Gegenstände, die sich zur Zeit der Anhaltung an Bord befanden oder welche während der Fahrt eingeschifft wurden, auf welcher das Schiff bei seiner Anhaltung begriffen war, zur Erfüllung des erlaubten Zweckes der Reise unerlässlich nothwendig waren.

Art. 10. Das gerichtliche Verfahren gegen ein auf oben bemerkte Art angehaltenes Schiff, sowie gegen den Capitän, die Schiffsmannschaft und Ladung tritt sogleich vor den competenten Gerichtsbehörden des Landes ein, zu welchem das Schiff gehört, sie werden nach den bestehenden Formen und Gesetzen jenes Landes gerichtet und abgeurtheilt werden, und wenn aus dem Verfahren hervorgeht, dass das besagte Schiff zum Sclavenhandel verwendet wurde oder für denselben ausgerüstet war, so wird das Schiff, seine Einrichtung und Waarenladung confisciert und über den Capitän, das Schiffsvolk und ihre Mitschuldigen in Gemäßheit jener Gesetze entschieden werden, nach welchen sie in gerichtliche Untersuchung gezogen wurden.

Im Falle der Confiscation wird der Erlös des Verkaufes des vorbesagten Schiffes innerhalb des Zeitraumes von sechs Monaten (vom Datum des Verkaufes an gerechnet) der Regierung des Landes, zu welchem das genommene Schiff gehört, zur Disposition gestellt, um sodann den Gesetzen jenes Landes entsprechend verwendet zu werden.

Art. 11. Wenn irgend einer der im Artikel 9 des gegenwärtigen Tractates specificierten Gegenstände an Bord eines Kauffahrteischiffes gefunden wird, oder wenn bewiesen wird, dass er sich während der Fahrt, auf welcher er genommen wurde, an Bord befunden hat, so wird kein Ersatz für Verluste, Schaden oder Auslagen infolge der Anhaltung eines solchen Schiffes in irgend einem Falle bewilligt; weder dem Capitän, noch dem Eigenthümer oder irgend einer in der

Ausrüstung oder Ladung betheiligten Person, selbst dann nicht, wenn in Folge seiner Anhaltung eine Verurtheilung gegen das Schiff nicht ausgesprochen wurde.

Art. 12. In allen Fällen, wo ein Schiff in Gemäßheit des gegenwärtigen Tractates, weil es zum Sclavenhandel verwendet oder für dieses Geschäft ausgerüstet wurde, angehalten und hienach verurtheilt und confisciert worden ist, kann die Regierung des Kreuzers, welcher die Prise gemacht hat, oder die Regierung, deren Gerichtsbehörde das Schiff verurtheilt hat, das verurtheilte Schiff für den Dienst ihrer Kriegsmarine um den Preis erkaufen, welcher durch eine geeignete und von dem Gerichte hiezu gewählte Person festgestellt worden ist. Die Regierung, deren Kreuzer die Prise gemacht hat, wird das Vorzugsrecht im Ankaufe des Schiffes haben. Wenn aber das verurtheilte Schiff auf die oben erwähnte Weise nicht angekauft werden sollte, so soll es gleich nach dem Urtheile der Confiscation gänzlich abgebrochen und, nachdem es abgebrochen ist, in abgesonderten Abtheilungen verkauft werden.

Art. 13. Wenn durch den Ausspruch des competenten Gerichtes erkannt worden ist, dass ein — kraft des gegenwärtigen Tractates — angehaltenes Kauffahrteischiff sich nicht mit dem Sclavenhandel befasst hat, oder für diesen Handel nicht ausgerüstet war, so soll es dem gesetzmäßigen Eigenthümer oder Eigenthümern zurückgestellt werden. Und wenn im Laufe des gerichtlichen Verfahrens bewiesen worden wäre, dass das Schiff ungesetzlich oder ohne zureichenden Verdacht durchsucht und angehalten wurde, oder dass die Durchsuchung oder Anhaltung mit Missbrauch und Plackerei begleitet gewesen, so soll der Befehlshaber des Kreuzers oder der Officier, welcher das besagte Schiff geentert hat, oder der Officier, dem das Einbringen desselben übertragen wurde und unter dessen Autorität, je nach der Verschiedenheit des Falles, der Missbrauch oder die Plackerei eingetreten ist, für die Kosten und den Schaden dem Capitän und den Eigenthümern des Schiffes und der Ladung ersatzpflichtig sein.

Die Kosten und Schaden können von der Gerichtsbehörde zuerkannt werden, vor welcher das Verfahren wider das angehaltene Schiff, seinen Capitän, das Schiffsvolk und

die Ladung eingeleitet wurde, und die Regierung des Landes, zu welchem der Officier gehört, der zu einem solchen Erkenntnisse Veranlassung gegeben, soll den Betrag der besagten Kosten und des Schadens innerhalb des Zeitraumes von sechs Monaten von dem Datum des Urtheiles an, wenn das Urtheil von einem in Europa befindlichen Gerichte gefällt wurde, und innerhalb des Zeitraumes von Einem Jahre, wenn das gerichtliche Verfahren außerhalb Europa stattfand, bezahlen.

Art. 14. Wenn bei dem — kraft dieses Tractates — bewirkten Durchsuchen oder Anhalten eines Kauffahrteischiffes irgend ein Missbrauch oder Plackerei begangen wurde, und wenn das Schiff der Jurisdiction seiner eigenen Nation nicht überliefert worden ist, so soll der Capitän unter Eid eine Erklärung, sowohl hinsichtlich der Missbräuche und Plackereien, worüber er sich zu beklagen hat, als auch in Ansehung der Kosten und des Schadens abgeben, auf welche er einen Anspruch erhebt, und diese Declaration hat er vor den competenten Behörden des ersten Hafens seines Landes, wo er ankommen wird, oder vor dem Consularagenten seiner Nation in einem fremden Hafen abzugeben, wenn das Schiff zuerst in einem fremden Hafen landet, wo ein solcher Agent sich befindet.

Diese Declaration soll durch eigene, mit Beeidigung vorgenommene Verhöre der vorzüglichsten Personen unter dem Schiffsvolke und der Passagiere, die bei der Durchsuchung und Anhaltung Zeugen waren, verificiert und ein förmliches Protokoll über das Ganze aufgenommen werden, wovon zwei Copien dem Capitän zu übergeben sind, welcher eine derselben seiner Regierung zur Unterstützung seines Anspruches für Kosten und Schaden vorlegen wird.

Es versteht sich übrigens, dass, wenn der Capitän durch irgend einen außer seiner Macht liegenden Umstand gehindert ist, seine Erklärung abzugeben, sie durch den Eigenthümer des Schiffes oder durch irgend eine andere Person, die bei der Ausrüstung oder bei der Ladung des Schiffes betheiligt ist, abgegeben werden kann.

Über die amtliche Zusendung der Copie des erwähnten förmlichen Protokolles soll die Regierung des Landes, welchem der Officier, dem diese Missbräuche und Plackereien zuge-

rechnet werden, angehört, allsogleich eine genaue Erhebung einleiten, und wenn sich die Anklage in Kraft bewährt, dem Capitän oder Eigenthümer oder was immer für einer in der Ausrüstung oder Ladung des belästigten Schiffes betheiligten Person den gebührenden Betrag der Kosten und des Schadens auszahlen lassen.

Art. 15. Die hohen contrahierenden Theile verbinden sich, über diesfälliges Verlangen, sich gegenseitig Abschriften der Untersuchungsacten und der ausgesprochenen Urtheile in Betreff der — in Vollzug der Bestimmungen dieses Tractates — durchsuchten und angehaltenen Schiffe kostenfrei mitzutheilen.

Art. 16. Die hohen contrahierenden Theile verpflichten sich, allen Sclaven, welche sich an Bord von Schiffen befinden, die kraft der Bestimmungen des gegenwärtigen Tractates angehalten und verurtheilt wurden, die allsogleiche Freiheit zuzusichern.

Art. 17. Die hohen contrahierenden Theile verbinden sich, diejenigen Seemächte von Europa, welche noch keine Verträge zur Abstellung des Sclavenhandels abgeschlossen haben, zu dem Beitritte zu gegenwärtigem Tractate einzuladen.

Art. 18. Die dem gegenwärtigen Vertrage beigefügten Acten und Urkunden, welche, dem gegenwärtigen Übereinkommen zufolge, als ein integrierender Theil desselben zu betrachten sind, sind die folgenden:

A. Formularien von Vollmachtsurkunden und Befehlen für die Kreuzer jeder Nation bei den Durchsuchungen und Anhaltungen, welche kraft des gegenwärtigen Tractates vorzunehmen sind.

B. Instructionen für die Kreuzer der Seemächte, welche in Gemäßheit des gegenwärtigen Tractates zur Unterdrückung des Sclavenhandels verwendet werden.

Art. 19. Der gegenwärtige aus neunzehn Artikeln bestehende Tractat soll ratificiert und die Ratificationen hievon sollen zu London binnen zwei Monaten von diesem Datum gerechnet, oder wenn möglich früher, ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigten den gegenwärtigen Tractat in englischer und französischer Sprache unterzeichnet und ihre Insiegel beigedruckt.

So geschehen zu London den zwanzigsten December im Jahre unseres Herrn Eintausend Achthundert und ein und vierzig.

Koller. Schleinitz. St. Aulaire. Brunnov. Aberdeen.

Beilage A.

Formular I.

Vollmacht,

kraft welcher ein Kreuzer von einem der hohen contrahierenden Theile ein Kauffahrteischiff durchsuchen und anhalten kann, welches einem anderen der contrahierenden Theile gehört, oder dessen Flagge führt, und verdächtig ist, sich mit dem Sclavenhandel zu befassen, oder zu diesem Handel ausgerüstet worden zu sein.

Nachdem durch einen zwischen Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen und Russland abgeschlossenen Tractat, unterzeichnet zu London am 20. December 1841, wegen gänzlicher Unterdrückung des Sclavenhandels, festgesetzt wurde, dass gewisse zu besagten respectiven Ländern gehörige Kreuzer angewiesen werden sollen, Kauffahrteischiffe von den anderen contrahierenden Theilen, welche sich mit Sclavenhandel befassen, oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, innerhalb gewisser Grenzen zu durchsuchen und anzuhalten, und nachdem die Regierung von . . . . zu bestimmen fand, dass das Schiff, welches Sie befehligen, einer von den . . . . . . Kreuzern sei, welche mit den besagten speciellen Instructionen versehen werden, Sie diesem gemäß von der erwähnten Regierung Instructionen erhalten, die Ihnen zur Richtschnur in dem bezeichneten Dienste dienen sollen: so werden Sie hiemit ermächtigt, kraft dieser Instructionen und der gegenwärtigen Vollmacht Kauffahrteischiffe unter . . . . Flagge, die verdächtig sind, Sclavenhandel zu treiben, innerhalb der im zweiten Artikel des besagten Tractates festgesetzen Grenzen zu durchsuchen und rücksichtlich solcher Schiffe, die sich mit Sclavenhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, so vorzugehen, wie es in dem erwähnten Tractate und in den nachfolgend beigefügten Instructionen vorgeschrieben ist.

Gegeben unter unserer Unterschrift und dem Siegel des . . . . Amtes am . . . . an den Befehlshaber des . . . .

Formular II.

Befehle,

welche dem Befehlshaber eines Kreuzers einer der hohen contrahierenden Mächte bei dem Durchsuchen und Anhalten eines Kauffahrteischiffes, welches einem anderen der hohen contrahierenden Theile gehört, oder dessen Flagge führt, zur Richtschnur zu dienen haben.

Nachdem durch einen zwischen Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen und Russland abgeschlossenen und zu London am zwanzigsten December 1841 unterzeichneten Tractat, zur gänzlichen Unterdrückung des afrikanischen Sclavenhandels festgesetzt wurde, dass gewisse einer oder der anderen der genannten Mächte gehörige Kreuzer ermächtigt sind, nach den darin erwähnten speciellen Instructionen, Kauffahrteischiffe der anderen contrahierenden Theile, wenn sie sich mit dem Sclavenhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, innerhalb besonderer Grenzen zu durchsuchen und anzuhalten, und nachdem Wir es angemessen finden, das Schiff, welches Sie befehligen, zu einem der . . . . Kreuzer zu bestimmen, und mit besagten speciellen Instructionen zu versehen, so übergeben Wir Ihnen hiermit eine Copie des erwähnten Tractates vom 20. December und der obgedachten hier beigefügten Instructionen. Sie sind somit kraft der gegenwärtigen Verordnung und der beiliegenden Vollmacht von der Regierung von . . . . . . ermächtiget, innerhalb der im zweiten Artikel des besagten Tractates festgesetzten Grenzen, Kauffahrteischiffe unter der . . . . Flagge, die verdächtig sind, sich mit dem Sclavenhandel zu befassen, zu durchsuchen und gegen solche Schiffe, die Sclavenhandel treiben, oder für diesen Handel ausgerüstet sind, auf die Weise vorzugehen wie es in dem erwähnten Tractate, der Vollmacht und den Instructionen vorgezeichnet ist; und Wir tragen Ihnen auf, und fordern von Ihnen, sich vollkommen genau an alle darin enthaltenen Bestimmungen und Stipulationen zu halten, und dafür zu sorgen, dass die Ihnen somit übertragene Ermächtigung auf die mildeste Art und mit aller Aufmerksamkeit, die man alliierten und befreundeten Nationen schuldig ist, ausgeübt werde; — so wie Sie auch mit den Befehlshabern von jedem der für denselben Dienst verwendeten Kriegsschiffe freundschaftlich zusammenzuwirken haben.

Gegeben unter Unserer Handschrift und dem Siegel des Amtes von . . . . den . . . .

An den Befehlshaber des . . . .

Diese Formularien von Vollmachten und Befehlen werden dem an diesem Tage zwischen Österreich, Frankreich, Groß-britannien, Preußen und Russland zur Unterdrückung des afrikanischen Sclavenhandels unterzeichneten Tractate beigefügt und als ein integrierender Theil jenes Tractates angesehen werden.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der hohen contrahierenden Theile diese Beilage unterzeichnet und darunter ihr Insiegel beigedrückt.

Gegeben zu London den 20. December im Jahre unseres Herrn Eintausend achthundert einundvierzig.

Koller. Schleinitz. St. Aulaire. Brunnov. Aberdeen.

Beilage B.

Instruction für die Kreuzer.

Wann immer ein Kauffahrteischiff, welches einem der hohen contrahierenden Theile gehört, der dessen Flagge führt, von einem Kreuzer einer der hohen contrahierenden Mächte durchsucht wird, so soll der Befehlshaber des Kreuzers, bevor er zur Untersuchung schreitet, dem Capitän eines solchen Schiffes die speciellen Befehle vorweisen, durch welche ihm das ausnahmsweise Recht es zu durchsuchen eingeräumt ist, und er soll einem solchen Capitän ein von ihm unterfertigtes Certificat übergeben, welches seinen Rang in der Seemacht seines Landes, den Namen des Schiffes, das er commandiert, und die Erklärung enthält, dass der einzige Zweck seines Durchsuchens darin bestehe, sich zu überzeugen, ob das Schiff sich mit Sclavenhandel befasse, oder zu diesem Zwecke ausgerüstet sei, oder sich mit diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem besagten Kreuzer getroffen wurde, befasst habe.

Wenn die Durchsuchung von einem anderen Officier des Kreuzers als dem Befehlshaber selbst vorgenommen wird, so soll ein solcher Officier nicht unter dem Range eines Lieutenants in der Marine sein, ausgenommen, der Officier wäre zu dieser Zeit der zweite im Commando des Schiffes, durch

welches die Untersuchung vorgenommen wird, und in diesem Falle soll ein solcher Officier dem Capitän des Kauffahrteischiffes eine von dem Befehlshaber des Kreuzers unterzeichnete Copie der erwähnten speciellen Befehle vorweisen, und zugleich soll er ein von ihm selbst signiertes Certificat übergeben, welches den Rang, den er in der Marine seines Landes bekleidet, den Namen des Commandanten, unter dessen Befehlen er handelt, den Namen des Kreuzers, zu dem er gehört, und den Zweck seiner Durchsuchung enthält, so wie es oben angeführt worden ist.

Wenn aus der Untersuchung hervorgeht, dass die Schiffspapiere in Ordnung und das Unternehmen gesetzmäßig ist, so soll der Officier in dem Loggbuche des Schiffes bestätigen, dass die Untersuchung kraft der oberwähnten speciellen Befehle stattgefunden habe; und wenn diese Formalitäten vollendet sind, so soll es dem Schiffe gestattet sein, seinem Lauf fortzusetzen.

2. Wenn in Folge der Untersuchung der den Kreuzer commandierende Officier der Meinnng ist, dass das Schiff sich mit dem Sclavenhandel befasse, oder für diesen Handel ausgerüstet wurde, oder sich damit während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer getroffen wurde, befasst habe, und er in dieser Gemäßheit es anzuhalten und der Jurisdiction der competenten Behörden zu überliefern beschließt, soll er ohne Aufschub ein Verzeichniss in duplo von allen an Bord befindlichen Papieren machen lassen, und dieses Verzeichniss sammt dem Duplicate unterfertigen, indem er seinen Namen, seinen Rang in der Marine und den Namen des von ihm commandierten Schiffes beifügt.

Auf dieselbe Art soll er in duplo eine Erklärung ausstellen und unterzeichnen, welche den Ort und die Zeit der Anhaltung, den Namen des Schiffes und jenen des Capitäns, die Namen der Personen, welche die Schiffsmannschaft ausmachen, und die Anzahl und Beschaffenheit der an Bord gefundenen Sclaven enthält.

Diese Erklärung soll überdies eine genaue Beschreibung des Zustandes des Schiffes und seiner Ladung enthalten.

3. Der Commandant des Kreuzers soll ohne Verzug das angehaltene Schiff mit seinem Capitän, Schiffsvolk, Passagieren, Ladung und den an Bord gefundenen Sclaven in

einen der weiter unten specificierten Häfen führen oder schicken, damit das gerichtliche Verfahren in Gemäßheit der Gesetze des Landes, unter dessen Flagge das Schiff segelt, gegen sie eingeleitet werde; und er soll dieselben an die competenten Behörden oder an diejenigen Personen übergeben, welche von der Regierung, der der Hafen gehört, zu diesem Zwecke speciell bestimmt sind.

4. Kein Individuum soll aus dem angehaltenen Schiffe weggenommen werden; eben so wenig darf irgend ein Theil seiner Ladung oder irgend einer der an Bord gefundenen Sclaven von demselben weggeschafft werden, als bis das Schiff den Behörden seiner Nation überliefert sein wird; ausgenommen die Entfernung des ganzen oder eines Theiles des Schiffsvolkes oder der an Bord gefundenen Sclaven wird entweder zur Erhaltung ihres Lebens, oder aus anderen Rücksichten der Menschlichkeit, oder wegen Sicherstellung der Personen, welche mit der Leitung des Schiffes nach seiner Anhaltung beauftragt werden, für nothwendig erachtet.

In irgend einem dieser Fälle soll der Commandierende des Kreuzers oder der Officier, welcher bestimmt ist, das angehaltene Schiff einzubringen, eine Erklärung über eine solche Wegschaffung verfassen, worin die Gründe derselben anzuführen sind; die auf diese Art entfernten Capitäne, Matrosen, Passagiere oder Sclaven werden in denselben Hafen gebracht und auf dieselbe Art übernommen werden, wie das Schiff und seine Ladung in Gemäßheit der hier nachfolgenden Bestimmungen.

Wobei jedoch immer der Vorbehalt gemacht wird, dass keine Bestimmung dieses Paragraphen anwendbar sein soll auf Sclaven, die an Bord von österreichischen, preußischen oder russischen Schiffen gefunden werden; über solche Sclaven wird so verfügt werden, wie es in den folgenden Paragraphen bestimmt ist.

5. Alle österreichischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an den Stationen von Afrika oder Amerika angehalten werden, sollen nach Triest geführt und dort den österreichischen Gerichten überliefert werden.

Wenn aber an Bord eines solchen österreichischen Schiffes zur Zeit seiner Anhaltung Sclaven vorgefunden

werden, so soll das Schiff bei seiner Anhaltung zur Abgebung der Sclaven in jenen Hafen gesendet werden, wohin es zur Aburtheilung gebracht worden wäre, wenn es unter englischer oder französischer Flagge gesegelt wäre. Das Schiff soll hierauf an die österreichischen Gerichte in Triest gesendet und überliefert werden, wie oben festgesetzt wurde.

Alle französischen Schiffe, welche an der westlichen Küste von Afrika von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile angehalten werden, sollen nach Korea (Corée) gebracht und den dortigen französischen Gerichten überliefert werden.

Alle französischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an der östlichen Küste von Afrika angehalten werden, sollen nach der Insel Bourbon geführt und den dortigen französischen Gerichten überliefert werden.

Alle französischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an der Küste von Amerika, im Süden des zehnten Grades nördlicher Breite angehalten werden, sollen nach Cayenne gebracht und den dortigen französischen Gerichten überliefert werden.

Alle französischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile in Westindien oder an der Küste von Amerika im Norden des zehnten Grades der nördlichen Breite angehalten werden, sollen nach Martinique geführt und den dortigen französischen Gerichten überliefert werden.

Alle britischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an der westlichen Küste von Afrika angehalten werden, sollen nach Bathurst am Flusse Gambia geführt und den dortigen britischen Gerichten überliefert werden.

Alle britischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an der östlichen Küste von Afrika angehalten werden, sollen zum Vorgebirge der guten Hoffnung gebracht und den dortigen britischen Gerichten überliefert werden.

Alle britischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an der Küste von Amerika angehalten werden, sollen entweder nach der Colonie Temerara oder nach Port Royal auf Jamaika gebracht und den dortigen bri-

tischen Gerichten überliefert werden, je nachdem der Commandant des Kreuzers es am angemessensten finden wird.

Alle britischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile in Westindien angehalten werden, sollen nach Port Royal auf Jamaika gebracht und den dortigen britischen Gerichten überliefert werden.

Alle preußischen Schiffe, welche von Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an den Stationen in Afrika oder Amerika angehalten werden, sollen nach Stettin gebracht und den dortigen preußischen Gerichten übergeben werden.

Wenn aber Sclaven an Bord eines solchen preußischen Schiffes zur Zeit der Anhaltung gefunden werden, so soll das Schiff gleich bei seinem ersten Anhalten zur Absetzung der Sclaven in jenen Hafen gesendet werden, wohin es zur Aburtheilung gebracht worden wäre, wenn es unter englischer oder französischer Flagge gesegelt wäre. Hierauf soll das Schiff nach Stettin gebracht und den dortigen preußischen Gerichten überliefert werden.

Alle russischen Schiffe, welche von den Kreuzern der anderen contrahierenden Theile an den Stationen von Amerika oder Afrika angehalten werden, sollen entweder nach Kronstadt oder nach Reval geführt und dort den russischen Gerichten überliefert werden, je nachdem die Jahreszeit es gestatten wird, den einen oder anderen jener Häfen zu erreichen.

Wenn aber an Bord eines solchen russischen Schiffes zur Zeit seiner Anhaltung Sclaven gefunden werden, so soll das Schiff gleich bei seiner ersten Anhaltung zur Absetzung der Sclaven in jenen Hafen gesendet werden, wohin es zur Aburtheilung gebracht worden wäre, wenn es unter englischer oder französischer Flagge gesegelt wäre; das Schiff soll nachher nach Kronstadt oder Reval gebracht und den dortigen russischen Gerichten überliefert werden, wie es oben festgesetzt wurde.

6. Sobald ein Kauffahrteischiff, welches auf vorerwähnte Art angehalten wurde, in einem der obbezeichneten Häfen oder Orte ankommt, so soll der Commandant des Kreuzers oder der Officier, welcher beauftragt wurde, ein angehaltenes Schiff einzubringen, ohne Aufschub denjenigen Behörden, welche von der Regierung, in deren Gebiet sich der besagte Hafen befindet, zu diesem Zwecke regelmäßig bestimmt sind,

das Schiff sammt Ladung, sowie den Capitän, die Schiffsmannschaft, die Passagiere und die an Bord gefundenen Sclaven, ferner die Papiere, die an Bord des Schiffes getroffen worden, und endlich eines der Duplicat-Verzeichnisse der erwähnten Papiere überliefern; das andere Exemplar dieser Verzeichnisse bleibt dagegen in seinem Besitze.

Derselbe Officier soll gleichzeitig an die genannten Behörden eine der Originalerklärungen, wie sie oben specificiert wurden, übergeben, und einen Bericht über die Veränderungen beifügen, welche von dem Zeitpunkte der Anhaltung des Schiffes bis zu seiner Ablieferung eingetreten sein mögen, so wie er zugleich auch eine Copie des Berichtes über jene Wegschaffung, welche nach den obigen Bestimmungen etwa stattgefunden haben, derselben Behörde zu überreichen hat.

Der Officier, welcher diese verschiedenen Documente übergibt, soll schriftlich und unter Eid die Wahrheit derselben bezeugen.

7. Wenn der Commandant eines Kreuzers von einem der hohen contrahierenden Theile (welcher mit den vorgesagten speciellen Instructionen gehörig versehen sein wird) Ursache zum Verdachte haben sollte, dass ein Kauffahrteischiff unter dem Geleite oder in Gesellschaft eines Kriegsschiffes von einem der anderen contrahierenden Theile sich mit dem Sclavenhandel befasse, oder für diesen Handel ausgerüstet wurde, oder sich während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer getroffen wurde, mit dem Sclavenhandel befasst habe, so soll er sich darauf beschränken, dem Befehlshaber des Kriegsschiffes seine Verdachtsgründe mitzutheilen, und es dem Letzteren überlassen, in der Durchsuchung des verdächtigen Schiffes allein vorzugehen, und es der Jurisdiction seines Landes zu überliefern, wenn Ursache dazu vorhanden ist.

8. Durch den Artikel IV des Tractates ist festgesetzt, dass das wechselseitige Recht der Durchsuchung in keinem Falle gegen Kriegsschiffe der hohen contrahierenden Theile ausgeübt werde.

Es wird bestimmt, dass diese Ausnahme gleichfalls auf Schiffe der russisch-amerikanischen Compagnie Anwendung finden soll, welche von Officieren der kaiserlichen Marine commandiert und durch die kaiserliche Regierung ermächtigt sind, eine Flagge zu führen, welche sie von Kauffahrteischiffen

unterscheidet, so wie sie auch gleich den Kriegs-Transportschiffen bewaffnet und ausgerüstet sind.

Es versteht sich ferner, dass besagte Schiffe mit einem russischen Patente zum Beweise ihres Ursprunges und ihrer Bestimmung versehen sein müssen. Die Form dieser Patente soll nach einem gemeinschaftlichen Übereinkommen entworfen werden. Es wird bestimmt, dass dieses Patent, wenn es von der competenten russischen Behörde ausgestellt ist, zu Sct. Petersburg von den dort befindlichen großbritannischen und französischen Consulaten contrasigniert sein müsse.

9. In dem dritten Abschnitte des Artikels IX des Tractates ist festgesetzt, dass, wenn nicht das Gegentheil bewiesen werden kann, ein Schiff als mit dem Sclavenhandel sich befassend angesehen werden soll, wenn Reservebretter, welche dazu eingerichtet sind, um ein zweites Verdeck oder sogenanntes Sclavendeck zu bilden, an Bord gefunden werden.

Um jedem Missbrauche vorzubeugen, welcher aus der willkürlichen Auslegung dieser Clausel entstehen könnte, wird den Kreuzern insbesondere empfohlen, selbe auf österreichische, preußische und russische Schiffe nicht anzuwenden, welche zum Holzhandel verwendet werden uud deren Manifeste den Beweis liefern, dass die Bretter und Balken, die sie führen oder geführt haben, ein Theil ihrer Handelsladung sind oder waren.

Um daher den erlaubten Handel nicht zu belästigen, wird den Kreuzern ausdrücklich zur Pflicht gemacht, nur dann nach den Bestimmungen zu handeln, die in dem dritten Abschnitte des Artikels IX enthalten sind, wenn an Bord des angehaltenen Schiffes Resevebretter vorhanden wären, die augenscheinlich zu einem Sclavendeck bestimmt sind.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind kraft des Artikels XVIII dieses von ihnen am heutigen Tage signierten Tractates übereingekommen, dass diese Instructionen dem Tractate beigefügt werden sollen, welcher an diesem Tage zwischen Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen und Russland zur Unterdrückung des afrikanischen Sclavenhandels unterzeichnet wurde, und dass sie als ein integrierender Theil dieser Tractates anzusehen sind.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der hohen contrahierenden Theile diese Beilagen unterfertigt und ihre Insiegel beigedrückt.

Gegeben zu London den zwanzigsten December im Jahre des Herrn Eintausend achthundert einundvierzig.

Generalacte der Brüsseler Antisclaverei-Conferenz vom 2. Juli 1890.

Abgeschlossen zu Brüssel am 2. Juli 1890 und von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificiert zu Wien am 1. Juli 1891. Die Hinterlegung der seitens der vertragschließenden Mächte ratificierten Vertragsinstrumente hat in Brüssel stattgefunden. Der Präsident der französischen Republik hat diese Generalacte vorbehaltlich einer Vereinbarung über die Bestimmungen der Artikel XXI, XXII, XXIII, XLII bis LXI ratificiert.

Vertragsmächte: Österreich, Deutsches Reich, Belgien, Dänemark, Spanien, Congo-Staat, Vereinigte Staaten von Amerika, die französische Republik, Großbritannien, Italien, Niederlande, Persien, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Türkei und Zanzibar.

Capitel I. Länder des Sclavenhandels. — Maßregeln, welche an den Sitzen desselben zu ergreifen sind.

Art. I. Die Mächte erklären, dass die wirksamsten Mittel zur Unterdrückung des Sclavenhandels im Innern von Afrika die nachstehenden sind:

1. Fortschreitende Organisation des Verwaltungs- und Justizdienstes, der religiösen Verwaltung und des Militärwesens in den unter der Souveränität oder dem Protectorate der civilisierten Nationen stehenden Gebieten;

2. stufenweise Errichtung seitens der Mächte, von welchen diese Gebiete abhängig sind, von mit starken Besatzungen versehenen Stationen im Innern, derart, dass deren schützende oder repressive Thätigkeit sich in den durch die Menschenjagden verheerten Gebieten wirksam geltend machen kann.

3. Bau von Straßen und insbesondere von Eisenbahnen, welche die vorgeschobenen Stationen mit der Küste verbinden und den leichten Zugang zu den Gewässern im Innern ermöglichen und am oberen Laufe jener Ströme und Flüsse, welche durch Stromschnellen und Katarakte abgeschnitten sind, um den gegenwärtig üblichen Transport mittels Träger durch billige und schnellere Beförderungsmittel zu ersetzen;

4. Einführung von Dampfschiffen auf den schiffbaren Gewässern im Innern und auf den Seen, mit Hilfe von an den Ufern errichteten befestigten Posten;

5. Einrichtung von Telegraphenlinien, welche diese Posten und Stationen mit der Küste und den Mittelpunkten der Verwaltung verbinden.

6. Organisation von Expeditionen und fliegenden Colonnen, welche die Verbindung der Stationen unter sich und mit der Küste aufrechthalten, deren repressive Thätigkeit unterstützen und den sicheren Verkehr auf den Verbindungsstraßen sichern;

7. Einschränkung der Einfuhr von Feuerwaffen, wenigstens von vervollkommneten, sowie von Munition im ganzen Bereiche der vom Sclavenhandel ergriffenen Gebiete.

Art. II. Die Stationen, die von jeder Macht in ihren Gewässern organisierten Kreuzfahrten und die diesen als Stützpunkte dienenden Posten werden, unbeschadet ihrer Hauptaufgabe, welche darin besteht, die Sclavenjagd zu verhindern und die Wege des Sclavenhandels zu durchschneiden, die Nebenaufgabe haben:

1. den unter der Souveränität oder dem Protectorate jenes Staates, dem die Station angehört, stehenden eingeborenen Völkerschaften, den unabhängigen Völkerschaften und zeitweilig anderen im Falle unmittelbarer Gefahr einen Stützpunkt und im Bedarfsfalle einen Zufluchtsort zu bieten; die zur ersten dieser Kategorien gehörigen Völkerschaften in den Stand zu setzen, zu ihrer eigenen Vertheidigung mitzuwirken; die Zahl der inneren Kriege unter den Stämmen durch Einführung von Schiedsgerichten zu vermindern; dieselben mit den Arbeiten des Ackerbaues und mit den Handwerken bekannt zu machen, um ihre Wohlfahrt zu befördern, sie zur Civilisation zu erheben und die Ausrottung barbarischer Gewohnheiten, wie des Cannibalismus und der Menschenopfer, zu bewirken;

2. den Handelsunternehmungen Hilfe und Schutz zu gewähren, deren Gesetzmäßigkeit zu überwachen, indem sie insbesonders die Dienstesverträge mit den Eingebornen controlieren und die Gründung von permanenten Culturcentren und von Handelsniederlassungen vorbereiten;

3. die bestehenden oder zu gründenden Missionen ohne Unterschied des Glaubensbekenntnisses zu schützen;

4. für den Sanitätsdienst Sorge zu tragen und den Forschungsreisenden und allen jenen, welche sich am Werke der Unterdrückung des Sclavenhandels in Afrika betheiligen, Gastfreundschaft und Hilfe zu gewähren.

Art. III. Jene Mächte, welche in Afrika eine Souveränität oder ein Protectorat ausüben, verpflichten sich, indem sie ihre früheren diesbezüglichen Erklärungen bestätigen und näher bestimmen, stufenweise, je nachdem es die Umstände erlauben, sei es durch die obangeführten, sei es durch irgend welche andere ihnen dienlich scheinende Mittel, die Unterdrückung des Sclavenhandels anzustreben, und zwar jede innerhalb ihrer Besitzungen und unter ihrer eigenen Leitung. Sie werden auch jenen Mächten, welche etwa in Afrika in rein humanitärer Absicht eine analoge Mission erfüllen, so oft es ihnen möglich erscheint, ihre guten Dienste leihen.

Art. IV. Jene Mächte, welche in Afrika eine Souveränität oder ein Protectorat ausüben, können jedoch die Verpflichtungen, welche sie laut Artikel III auf sich genommen haben, ganz oder zum Theile an mit Statuten versehene Gesellschaften übertragen. Sie bleiben aber dennoch für die von ihnen kraft der gegenwärtigen Generalacte eingegangenen Verpflichtungen verantwortlich und garantieren deren Erfüllung.

Die Mächte versprechen den nationalen Vereinigungen, sowie der individuellen Initiative, welche in ihren Gebieten an der Unterdrückung des Sclavenhandels mitarbeiten möchten — unter dem Vorbehalte ihrer vorhergehenden und in jedem Zeitpunkte widerrufbaren Ermächtigung, ihrer Leitung und Controle, und bei Ausschluss jeder Ausübung der Souveränitätsrechte — gute Aufnahme, Unterstützung und Schutz.

Art. V. Die vertragschließenden Mächte verpflichten sich, insoferne dafür noch nicht durch dem Geiste des gegenwärtigen Artikels entsprechende Gesetze vorgesehen ist, längstens binnen einem Jahre nach Unterzeichnung dieser Generalacte ein Gesetz, welches einerseits die Bestimmungen ihrer Strafgesetzgebungen, welche die schweren Angriffe auf die Personen betreffen, auf die Veranstalter und Theilnehmer der Menschenjagden, auf die Urheber der Verstümmelung

der Erwachsenen und der männlichen Kinder und auf alle Individuen, welche sich an der gewaltsamen Einfangung der Sclaven betheiligten — und anderseits die Bestimmungen, welche die Angriffe auf die individuelle Freiheit betreffen, auf die Sclavenführer, Frächter und Händler anwendbar macht, zu erlassen oder ihren betreffenden gesetzgebenden Körpern vorzulegen.

Die Miturheber und Theilnehmer der hier oben specificierten Kategorien von Sclavenfängern und Händlern werden von Strafen getroffen werden, welche den von den Urhebern zu erduldenden proportioniert sind.

Die Schuldigen, die sich der Gerichtsbarkeit der Behörden des Landes, in welchen die Verbrechen oder Vergehen begangen wurden, entzogen hätten, werden entweder auf Grund der Mittheilung der Untersuchungsacten von Seite der Behörden, welche die Gesetzesverletzung festgestellt haben, oder auf Grund jedes anderen Schuldbeweises durch Obsorge derjenigen Macht, auf deren Gebiete sie aufgefunden werden, verhaftet und ohne weitere Formalität zur Verfügung der zu ihrer Aburtheilung competenten Gerichte gehalten werden.

Die Mächte werden sich in möglichst kurzer Zeit die zur Ausführung des gegenwärtigen Artikels bestehenden oder neu publicierten Gesetze oder Verordnungen mittheilen.

Art. VI. Die durch Anhaltung oder Verstreuung eines Transportes im Innern des Continentes befreiten Sclaven werden, wenn es die Umstände gestatten, in ihre Heimat zurückgeschickt werden, wenn nicht, wird ihnen die locale Behörde nach Thunlichkeit die Mittel, zu leben, und wenn sie es wünschen, sich in der Gegend niederzulassen, verschaffen.

Art. VII. Jeder flüchtige Sclave, der auf dem Continente den Schutz der Signatarmächte verlangen wird, muss desselben theilhaftig werden und wird in den von denselben officiell errichteten Lagern und Stationen, sowie auf den die Seen und Flüsse befahrenden Staatsschiffen aufgenommen werden. Die Privatstationen und Schiffe sind zur Ausübung des Asylrechtes nur unter dem Vorbehalte der vorhergehenden Zustimmung des Staates zugelassen.

Art. VIII. Da die Erfahrung aller Nationen, die Verkehr mit Afrika haben, die verderbliche und überwältigende Rolle der Feuerwaffen in den Unternehmungen des Sclaven-

handels und in den inneren Kriegen zwischen eingebornen Stämmen dargethan und dieselbe Erfahrung klar bewiesen hat, dass die Erhaltung der afrikanischen Völkerschaften, deren Bestand zu sichern der ausdrückliche Wille der Mächte ist, eine unbedingte Unmöglichkeit ist, wenn nicht Maßregeln zur Einschränkung des Handels mit Feuerwaffen und Munition ergriffen werden, bestimmen die Mächte, insoweit es der gegenwärtige Stand ihrer Grenzen gestattet, dass die Einfuhr der Feuerwaffen, und insbesondere der gezogenen und vervollkommneten Waffen, sowie des Pulvers, der Geschosse und Patronen, außer in den Fällen und unter den Bedingungen, die im nächstfolgenden Artikel vorgesehen sind, in die zwischen dem 20. Grad nördlicher Breite und dem 22. Grad südlicher Breite begriffenen und im Westen an den atlantischen, im Osten an den indischen Ocean und dessen Dependenzen grenzenden Territorien, einschließlich der innerhalb 100 Seemeilen von der Küste liegenden Inseln, untersagt ist.

Art. IX. Wenn ein Anlass vorhanden sein wird, die Einfuhr der Feuerwaffen und der dazugehörigen Munition in die Besitzungen der Signatarmächte, welche in Afrika Souveränitäts- oder Schutzrechte ausüben, zu gestatten, wird diesselbe, falls dort nicht bereits ein identisches oder noch strengeres Regime in Anwendung steht, in der im Artikel VIII bestimmten Zone in folgender Weise geregelt werden.

Alle eingeführten Feuerwaffen müssen auf Kosten und Gefahr des Einführenden in einem unter der Controle der Staatsverwaltung stehenden öffentlichen Lagerhause niedergelegt werden. Aus diesen Lagerhäusern wird keine eingeführte Feuerwaffe, noch Munition ohne vorhergehende Bewilligung der Verwaltung herausgenommen werden können. Diese Bewilligung wird mit Ausnahme der im Folgenden angegebenen Fälle für die Herausnahme aller Präcisionswaffen, wie gezogener, Magazins- oder Hinterladgewehre, im ganzen oder in abgesonderten Bestandtheilen, ihrer Patronen, der Kapseln oder anderer zu ihrem Gebrauche bestimmter Munition verweigert werden.

In den Seehäfen und unter den die nöthige Sicherheit bietenden Bestimmungen werden die betreffenden Regierungen auch die Privatlagerhäuser zulassen können, jedoch nur für das gewöhnliche Pulver und die Feuersteingewehre, und mit

Ausschluss der vervollkommneten Waffen und ihrer Munition.

Unabhängig von den von den Regierungen bezüglich der Bewaffnung der öffentlichen Macht und der Organisation ihrer Vertheidigung direct getroffenen Maßregeln sind individuelle Ausnahmen hinsichtlich solcher Personen zulässig, welche hinreichende Garantie bieten, dass die ihnen gelieferten Waffen und Munition nicht an dritte Personen verschenkt, abgetreten oder verkauft werden, sowie hinsichtlich jener Reisenden, welche mit einer von ihrer Regierung ausgestellten Erklärung, dass die Waffen nebst Munition ausschließlich zu ihrer persönlichen Vertheidigung bestimmt sind, versehen sind.

In dem im vorhergehenden Alinea vorgesehenen Fällen wird jede einzelne Waffe von der zur Controle berufenen Behörde eingetragen und mit einem Stempel bezeichnet werden, und dieselbe wird den in Rede stehenden Personen Waffenpässe ausstellen, welche den Namen des Inhabers und den Stempel angeben, mit welchem die Waffe bezeichnet ist. Diese im Falle nachgewiesenen Missbrauches widerruflichen Waffenpässe werden nur für 5 Jahre ausgestellt, können jedoch erneuert werden.

Die oben hinsichtlich der Einlagerung aufgestellte Regel gilt auch für das Pulver.

Aus den Lagerhäusern können nur nichtgezogene Steinschlossgewehre, sowie gewöhnliches, sogenanntes Handelspulver, zum Verkaufe herausgegeben werden. Bei der Herausgabe derartiger, zum Verkauf bestimmten Waffen und Munition werden die Localbehörden jedesmal die Gegenden, wo diese Waffen und Munition verkauft werden dürfen, bestimmen. Die vom Sclavenhandel ergriffenen Gegenden bleiben stets hievon ausgeschlossen. Die zur Herausgabe der Waffen und Munition aus den Magazinen ermächtigten Personen müssen sich verpflichten, alle sechs Monate der Verwaltung detaillierte Ausweise vorzulegen, in welchen die Bestimmungsorte der erwähnten verkauften Feuerwaffen und des verkauften Pulvers, sowie die im Magazine verbliebene Anzahl respective Menge angegeben sind.

Art. X. Die Regierungen werden alle ihnen nöthig erscheinenden Maßregeln ergreifen, um die möglichst voll-

ständige Ausführung der auf die Einfuhr, den Verkauf und den Transport der Feuerwaffen und der Munition bezüglichen Bestimmungen zu sichern, sowie um sowohl deren Ein- oder Ausfuhr, über ihre Grenzen im Innern, als auch deren Transport nach den Gegenden des Sclavenhandels zu verhindern.

Innerhalb der Grenzen der im Artikel VIII angegebenen Zone kann die Durchfuhrbewilligung nicht verweigert werden, wenn die Waffen und die Munition durch das Gebiet einer die Küste besitzenden Signatar- oder dieser Acte beigetretenen Macht in im Innern gelegene, unter der Souveränität oder dem Protectorate einer anderen Signatar- oder beigetretenen Macht stehende Gebiete gebracht werden sollen, wenn diese letztere Macht nicht einen über ihr eigenes Gebiet führenden directen Zugang vom Meere aus hat. Auch kann, wenn dieser Zugang vollständig unterbrochen ist, die Durchfuhrsbewilligung nicht verweigert werden. Jedes Durchfuhrsansuchen muss von einer von der Regierung der Macht, welche Besitzungen im Innern hat, ausgehenden Erklärung begleitet sein, die bestätigt, dass die besagten Waffen und Munition nicht zum Verkaufe, sondern zum Gebrauche der Behörden dieser Macht oder der zum Schutze der Missions- oder Handelsstationen erforderlichen Militärmacht, oder aber der in der Erklärung namentlich bezeichneten Personen bestimmt sind. Die Territorialmacht der Küste behält sich jedoch vor, die Durchfuhr der Präcisionswaffen und der Munition durch ihr Territorium ausnahmsweise und provisorisch aufzuhalten, wenn in Folge von Unruhen im Innern oder anderer ernster Gefahren zu fürchten wäre, dass die Sendung der Waffen und Munition ihre eigene Sicherheit gefährden könnte.

Art. XI. Die Mächte werden sich die auf den Handel mit Feuerwaffen und Munition, auf die ertheilten Bewilligungen und auf die in ihren betreffenden Gebieten angewendeten Repressivmaßregeln bezüglichen Auskünfte mittheilen.

Art. XII. Die Mächte verpflichten sich, jene Maßregeln zu ergreifen oder ihren betreffenden Gesetzgebungen vorzuschlagen, welche nöthig sind, damit diejenigen, welche die durch die Artikel VIII und IX ausgesprochenen Verbote übertreten, ebenso wie deren Mitschuldige, überall, nebst der Beschlagnahme der untersagten Waffen und Munition, im Verhältnis zur Bedeutung der Übertretung und der Schwere

jedes Falles mit einer Geld- oder Gefängnisstrafe oder mit diesen beiden Strafen zugleich bestraft werden.

Art. XIII. Die Signatarmächte, welche in Afrika Besitzungen haben, welche die im Artikel VIII beschriebene Zone berühren, verpflichten sich, die erforderlichen Maßregeln zu treffen, um die Einfuhr der Feuerwaffen und Munition, zum mindesten die der vervollkommneten Waffen und der Patronen, über ihre inneren Grenzen in die Gegenden der besagten Zone zu verhindern.

Art. XIV. Das in den Artikeln VIII bis einschließlich XIII festgesetzte Regime wird durch zwölf Jahre in Kraft bleiben. Im Falle, dass keiner der vertragschließenden Theile zwölf Monate vor Ablauf dieser Zeit seine Absicht, dessen Wirkungen aufhören zu machen, notificiert, noch die Revision verlangt hätte, wird es durch weitere zwei Jahre verpflichtend bleiben und so fort von zwei zu zwei Jahren.

Capitel II. Karawanenstrassen und Sclaventransporte zu Lande.

Art. XV. Unbeschadet ihrer repressiven oder schützenden Thätigkeit an den Sitzen des Sclavenhandels, haben die Stationen, Kreuzfahrten und Posten, deren Organisation im im Artikel II vorgesehen ist, sowie alle anderen, nach Artikel IV von jeder einzelnen Regierung in deren Besitzungen errichteten oder anerkannten Stationen die Aufgabe, so weit es die Umstände erlauben und im Verhältnisse des Fortschrittes ihrer administrativen Organisation, die von den Sclavenhändlern auf ihrem Gebiete benützten Wege zu überwachen, die daselbst sich bewegenden Transporte aufzuhalten oder überallhin zu verfolgen, wo ihre Thätigkeit gesetzlich ausgeübt werden kann.

Art. XVI. In den als gewöhnliche Durchgangs- oder Endpunkte der Sclaventransporte aus dem Innern bekannten Küstengegenden, sowie an den Kreuzungspunkten der hauptsächlichsten Karawanenwege, welche die der bereits der Thätigkeit der souveränen oder Schutzmächte unterworfenen Küste benachbarte Zone durchschneiden, werden durch die Behörden, denen die betreffenden Gebiete unterstehen, unter den im Artikel III erwähnten Bedingungen und Vorbehalten Posten errichtet werden, um die Transporte aufzufangen und die Sclaven zu befreien.

Art. XVII. In den Häfen und den der Küste benachbarten Gegenden wird von den Localbehörden eine strenge Überwachung organisiert werden, um den Verkauf und die Einschiffung der aus dem Innern gebrachten Sclaven, sowie die Bildung und den Abmarch nach dem Innern von Banden von Menschenjägern und Sclavenhändlern zu verhindern.

Die an der Küste oder in deren Nachbarschaft ankommenden Karavanen, sowie jene welche im Innern an einem von den Behörden der Territorialmacht besetzten Orte ankommen, sind bei ihrer Ankunft einer genauen Controle in Bezug auf die Zusammensetzung ihrer Mitglieder zu unterwerfen. Jedes Individuum, von welchem es sich herausstellt, dass es, sei es in seinem Heimatslande, sei es auf der Reise, gefangen, mit Gewalt entführt oder verstümmelt worden ist, ist in Freiheit zu setzen.

Art. XVIII. In den Besitzungen aller contrahierenden Mächte hat die Verwaltung die Pflicht, die befreiten Sclaven zu schützen, sie wenn möglich zu repatrieren, ihnen Subsistenzmittel zu verschaffen und insbesondere für die Erziehung und die Unterbringung der verlassenen Kinder Vorsorge zu treffen.

Art. XIX. Die im Artikel V vorgesehenen Strafbestimmungen finden auf alle Verbrechen und Vergehen Anwendung, welche im Laufe der Unternehmungen, welche den Sclaventransport und Sclavenhandel zu Lande zum Gegenstande haben, begangen werden, gleichviel in welchem Augenblicke die Begehung derartiger Handlungen constatiert wird.

Alle jene Individuen, welche wegen einer der in der gegenwärtigen Generalacte vorgesehenen strafbaren Handlungen eine Bestrafung erlitten haben, werden der Verpflichtung unterzogen, eine Sicherstellung zu leisten, bevor es ihnen gestattet wird, in den Ländern des Sclavenhandels sich mit Handelsunternehmungen zu befassen.

Capitel III. Unterdrückung des Sclavenhandels zur See.

§. I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. XX. Die Signatarmächte erkennen die Zweckmäßigkeit an, gemeinschaftlich Bestimmungen zu treffen, um

die Unterdrückung des Sclavenhandels in jener maritimen Zone, in welcher er noch besteht, wirksam zu sichern.

Art. XXI. Diese Zone erstreckt sich zwischen den Küsten des indischen Oceans (den persischen Meerbusen und das rothe Meer inbegriffen), von Beludschistan bis zur Landspitze von Tangalane (Quilimane) einerseits; und anderseits einer Vertragslinie, welche anfangs dem Meridian von Tangalane bis zu dessen Kreuzungspunkte mit dem 26. Grade südlicher Breite und dann diesem Breitengrade folgt und sodann die Insel Madagascar von der Ostseite, in einer steten Entfernung von 20 Meilen von deren Ost- und Nordküste umgeht, bis zu ihrem Kreuzungspunkte mit dem Meridian des Cap d'Ambre. Von diesem Punkte an wird die Grenze der Zone durch eine schiefe Ebene gebildet, welche in einer Entfernung von 20 Meilen seewärts am Cap Raz-el-Had vorbeiläuft und sodann wieder die Küste Beludschistans erreicht.

Art. XXII. Jene Signatarmächte dieser Generalacte, zwischen welchen besondere Conventionen zur Unterdrückung des Sclavenhandels bestehen, sind übereingekommen, die auf das gegenseitige Recht der Durchsuchung, Aufsuchung und Aufbringung der Schiffe auf hoher See bezüglichen Bestimmungen dieser Conventionen auf die gedachte Zone zu beschränken.

Art. XXIII. Dieselben Mächte sind auch übereingekommen, das oberwähnte Recht auf Schiffe von einem Tonnengehalte von weniger als 500 Tonnen zu beschränken.

Diese Bestimmung wird abgeändert werden, sobald die Erfahrung dies als nothwendig erweist.

Art. XXIV. Alle anderen Bestimmungen der zwischen den genannten Mächten behufs Unterdrückung des Sclavenhandels geschlossenen Conventionen bleiben in Kraft, soweit sie nicht durch die gegenwärtigen Generalacte abgeändert werden.

Art. XXV. Die Signatarmächte verpflichten sich, Maßregeln zu ergreifen, um die Usurpation ihrer Flagge und den Transport von Sclaven auf zur Führung ihrer Flagge berechtigten Schiffen zu verhindern.

Art. XXVI. Die Signatarmächte verpflichten sich, alle nothwendigen Maßregeln zu treffen, um den schnellen

Austausch von Nachrichten zu erleichtern, welche geeignet sind, zur Entdeckung der Personen, welche sich mit den Geschäften des Sclavenhandels befassen, zu führen.

Art. XXVII. Es wird mindestens ein internationales Bureau errichtet werden; dasselbe wird in Zansibar seinen Sitz haben. Die hohen vertragschließenden Theile verpflichten sich, demselben alle im Artikel XLI angeführten Documente, sowie Nachrichten aller Art, welche geeignet sind, zur Unterdrückung des Sclavenhandels mitzuwirken, zukommen zu lassen.

Art. XXVIII. Jeder Sclave, welcher sich an Bord eines die Flagge eine der Signatarmächte führenden Kriegsschiffes flüchtet, ist unmittelbar und definitiv freizulassen, ohne dass diese Freilassung ihn der zuständigen Gerichtsbarkeit entziehen kann, wenn er ein Verbrechen oder Vergehen nach gemeinem Rechte begangen hat.

Art. XXIX. Jeder Sclave, welcher wider Willen an Bord eines einheimischen Schiffers zurückbehalten wird, hat das Recht, seine Freiheit zu verlangen.

Seine Freilassung kann von jedem Beamten der Signatarmacht ausgesprochen werden, welchem die gegenwärtigen Generalacte das Recht gibt, den Status der an Bord der genannten Schiffe befindlichen Personen zu controlieren, ohne dass diese Freilassung ihn der zuständigen Gerichtsbarkeit entziehen kann, wenn er ein Verbrechen oder Vergehen nach gemeinem Rechte begangen hat.

§. II. Reglement, betreffend die Führung der Flagge und die Überwachung der Kreuzer.

1. Regeln für die Bewilligung der Flagge an einheimische Schiffe, die Musterrolle und das Manifest der schwarzen Passagiere.

Art. XXX. Die Signatarmächte verpflichten sich, eine strenge Überwachung der einheimischen Schiffe, welche berechtigt sind, ihre Flagge in der im Artikel XXI bezeichneten Zone zu führen, sowie der durch diese Schiffe ausgeführten Handelsoperationen auszuüben.

Art. XXXI. Die Bezeichnung „einheimisches Schiff“ findet auf Schiffe Anwendung, welche einer der beiden nachstehenden Bedingungen entsprechen:

1. die äußeren Zeichen eines einheimischen Baues oder Takelwerkes tragen;

2. eine Bemannung haben, deren Capitän, sowie die Mehrzahl der Matrosen aus einem der Länder stammen, die von den Gewässern des indischen Oceans, des rothen Meeres oder des persischen Meerbusens bespült werden.

Art. XXXII. Die Ermächtigung, die Flagge einer der besagten Mächte zu hissen, wird in Zukunft nur denjenigen einheimischen Schiffen gewährt werden, welche allen drei nachstehenden Bedingungen entsprechen werden:

1. Die Rheder oder Eigenthümer müssen Staatsangehörige oder Schutzbefohlene derjenigen Macht sein, deren Farben sie zu führen begehren.

2. Sie werden nachweisen müssen, dass sie im Bereiche der Behörde, an die das Begehren gerichtet wird, liegende Güter besitzen oder eine als Sicherstellung für die eventuell zu tragenden Geldstrafen ausreichende Caution zu erlegen haben.

3. Die besagten Rheder oder Eigenthümer, sowie der Capitän des Schiffes werden den Nachweis zu liefern haben, dass sie sich eines guten Rufes erfreuen und namentlich, dass sie niemals Gegenstand einer Verurtheilung wegen Sclavenhandels gewesen sind.

Art. XXXIII. Die ertheilte Bewilligung wird jedes Jahr erneuert werden müssen. Sie wird von den Behörden der Macht, deren Farben das Schiff führt, stets suspendiert oder zurückgenommen werden können.

Art. XXXIV. Der Bewilligungsact wird die nöthigen Angaben enthalten, um die Identität des Schiffes festzustellen. Derselbe muss sich in den Händen des Capitäns befinden. Der Name des einheimischen Schiffes und die Angabe seines Tonnengehaltes müssen auf dem Hintertheile eingelegt und in lateinischen Lettern gemalt sein und auf den Segeln müssen der oder die Anfangsbuchstaben seines Heimatshafens, sowie die fortlaufende Protokollsnummer (Registernummer in der Reihe der Nummern) dieses Hafens in schwarzer Farbe gedruckt sein.

Art. XXXV. Dem Capitän des Schiffes wird im Abfahrtshafen von der Behörde der Macht, deren Flagge das Schiff führt, eine Musterrolle übergeben werden. Dieselbe wird bei jeder Armierung des Schiffes oder spätestens nach einem Jahre in Gemäßheit der folgenden Bestimmungen erneuert werden:

1. Die Rolle ist im Augenblicke der Abfahrt von der Behörde, die sie ausgefertigt hat, zu vidieren.

2. Kein Schwarzer kann als Matrose auf einem Schiffe aufgenommen werden, ohne vorher von der Behörde der Macht, deren Flagge das Schiff führt, oder in Ermangelung derselben von der Territorialbehörde vernommen worden zu sein, um festzustellen, dass er eine freiwillige Verpflichtung eingeht.

3. Diese Behörde wird darauf sehen, dass die Anzahl der Matrosen oder Schiffsjungen im Verhältnisse zum Tonnengehalte oder zum Takelwerke des Schiffes nicht anormal sei.

4. Die Behörde, welche die Leute vor ihrer Abfahrt vernommen haben wird, wird sie in die Musterrolle eintragen, auf welcher jeder von ihnen mit seinem Namen und seiner summarischen Personsbeschreibung figurieren wird.

5. Um Unterschiebungen mit größerer Sicherheit zu verhindern, können die Matrosen überdies mit einem Erkennungszeichen versehen werden.

Art. XXXVI. Wenn der Capitän eines Schiffes schwarze Passagiere einschiffen will, muss er der Behörde der Macht, deren Flagge er führt, oder in Ermanglung derselben der Territorialbehörde die Erklärung darüber abgeben. Die Passagiere werden vernommen und, wenn constatiert worden sein wird, dass sie sich freiwillig einschiffen, in ein besonderes Manifest eingetragen werden, welches Namen und Personsbeschreibung jedes einzelnen zu enthalten und namentlich Geschlecht und Größe anzugeben hat. Die schwarzen Kinder dürfen nur dann als Passagiere zugelassen werden, wenn sie von ihren Eltern oder von Personen von notorischer Ehrbarkeit begleitet sind. Bei der Abfahrt wird das Manifest der Passagiere von der oben bezeichneten Behörde vidiert werden, nachdem ein Namensaufruf vorgenommen worden sein wird. Falls sich keine Passagiere an Bord befinden, wird dies ausdrücklich auf der Musterrolle bemerkt werden.

Art. XXXVII. Bei der Ankunft in jedem Zwischen- oder im Bestimmungshafen wird der Capitän des Schiffes der Behörde der Macht, deren Flagge er führt, oder in Ermanglung derselben, der Territorialbehörde die Musterrolle und gegebenenfalls die früher ausgefertigten Passagiersmanifeste vor-

weisen. Die Behörde wird die an ihrem Bestimmungsorte angelangten oder sich in einem Zwischenhafen aufhaltenden Passagiere controlieren und wird deren Ausschiffung auf dem Manifeste bemerken. Bei der Abfahrt wird dieselbe Behörde der Musterrolle und dem Manifest abermals ihr visa beisetzen und den Namensaufruf der Passagiere vornehmen.

Art. XXXVIII. An der afrikanischen Küste und auf den benachbarten Inseln wird kein schwarzer Passagier außerhalb der Örtlichkeiten, wo sich eine Behörde einer der Signatarmächte befindet, auf einem einheimischen Schiffe eingeschifft werden.

In der ganzen Ausdehnung der im Art. XXI vorgesehenen Zone wird außerhalb der Örtlichkeiten, wo eine Behörde eines der hohen vertragschließenden Theile ihren Sitz hat, kein schwarzer Passagier von einem einheimischen Schiffe ausgeschifft werden können, und nicht ohne dass diese Behörde der Ausschiffung beiwohnt.

Die Fälle von höherer Gewalt, welche zur Übertretung dieser Bestimmungen geführt hätten, müssen von der Behörde der Macht, deren Flagge das Schiff führt, oder in deren Ermanglung von der Territorialbehörde des Hafens, in welchem das beschuldigte Schiff vor Anker geht, untersucht werden.

Art. XXXIX. Die Vorschriften der Art. XXXV, XXXVI, XXXVII und XXXVIII finden keine Anwendung auf die nicht ganz gedeckten Schiffe mit einer Maximalbemannung von 10 Mann, welche einer der beiden nachstehenden Bedingungen entsprechen:

1. sich ausschließlich der Fischerei in den Territorialgewässern widmen;

2. die kleine Cabotage zwischen den verschiedenen Häfen ein und derselben Territorialmacht betreiben, ohne sich weiter als 5 Seemeilen von der Küste zu entfernen.

Diese verschiedenen Schiffe werden je nach Maßgabe des Falles von der Territorial- oder Consularbehörde eine besondere, jedes Jahr zu erneuernde und unter den im Art. XL vorgesehenen Bedingungen widerrufbare Licenz erhalten, deren gleichmäßiges Formular, welches einen Annex zur gegenwärtigen Generalacte bildet, dem internationalen Informationsbureau mitgetheilt werden wird.

Art. XL. Jeder Act und jeder Versuch des Sclavenhandels, deren ein Capitän, Rheder oder Eigenthümer eines zur Führung der Flagge einer Signatarmacht berechtigten oder mit der im Art. XXXIX vorgesehenen Licenz versehenen Fahrzeuges gesetzlich überführt wird, zieht die sofortige Zurücknahme dieser Ermächtigung oder Licenz nach sich. Alle Übertretungen der Vorschriften des §. 2 des Capitels III werden überdies mit den durch die Gesetze und besonderen Verordnungen jeder einzelnen vertragschließenden Macht festgesetzten Strafen belegt.

Art. XLI. Die Signatarmächte verpflichten sich, beim internationalen Informationsbureau Formulare für nachstehende Urkunden zu hinterlegen:

1. Ermächtigung zum Führen der Flagge.
2. Musterrolle.
3. Manifest über die schwarzen Passagiere.

Diese Urkunden, deren Wortlaut je nach den eigenen Vorschriften eines jeden Landes verschieden sein kann, müssen jedoch obligatorisch folgende, in einer europäischen Sprache abgefassten Angaben enthalten:

I. Bezüglich der Ermächtigung zur Führung der Flagge:

a) den Namen, Tonnengehalt, die Takelung und die Hauptdimensionen des Schiffes;

b) die Protokollsnummer und den Signalbuchstaben des Heimatshafens;

c) das Datum der Ausstellung der Erlaubnis und die amtliche Stellung des Beamten, der dieselbe ausgestellt hat.

II. Bezüglich der Musterrolle:

a) den Namen des Capitäns und des Rheders oder Eigenthümers;

b) den Tonnengehalt des Schiffes;

c) die Protokollsnummer und den Heimatshafen des Schiffes, dessen Bestimmungsort, sowie die im Art. XXV angeführten Angaben.

III. Bezüglich des Manifestes über die schwarzen Passagiere:

den Namen des sie transportierenden Schiffes und die im Art. XXXVI angeführten zur sicheren Feststellung der Itentität der Passagiere bestimmten Angaben.

Die Signatarmächte werden die erforderlichen Verfügungen treffen, damit die Territorialbehörden oder ihre Consuln an das gedachte Bureau beglaubigte Copien von jeder Ermächtigung zur Führung der Flagge, sobald eine solche ertheilt ist, sowie eine Mittheilung über die eventuelle Zurücknahme einer solchen Ermächtigung einsenden.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels gelten nur für die Schiffspapiere der einheimischen Fahrzeuge.

2. Anhaltung verdächtiger Schiffe.

Art. XLII. Wenn der Commandant eines Kriegsschiffes einer Signatarmacht Grund hat zu glauben, dass ein in der oberwähnten Zone angetroffenes Schiff von einem Tonnengehalt von weniger als 500 Tonnen sich mit Sclavenhandel befaßt oder eine falsche Flagge führt, so kann derselbe zu einer Untersuchung der Bordurkunden schreiten.

Der gegenwärtige Artikel bewirkt keine Änderung des gegenwärtigen Standes des Dinge bezüglich der Jurisdiction in den Territorialgewässern.

Art. XLIII. Zum eben angeführten Zwecke kann ein von einem Seeofficier in Uniform commandiertes Boot zum verdächtigen Schiffe hingesendet werden, nachdem dieses angerufen und von dieser Absicht in Kenntnis gesetzt worden ist.

Der an Bord des Schiffes entsendete Officier hat mit möglichster Rücksicht und Schonung vorzugehen.

Art. XLIV. Die Verificierung der Bordpapiere besteht in der Durchsicht folgender Stücke:

1. Bezüglich der einheimischen Schiffe der im Art. XLI angeführten Papiere;

2. bezüglich anderer Schiffe der in den verschiedenen in Kraft verbleibenden Verträgen und Conventionen bestimmten Stücke.

Die Verificierung der Bordpapiere berechtigt zum Appell der Mannschaft und der Passagiere nur in den im folgenden Artikel vorgesehenen Fällen und unter den daselbst angeführten Bedingungen.

Art. XLV. Die Untersuchung der Schiffsladung oder Durchsuchung kann nur bei jenen Schiffen stattfinden, welche unter der Flagge einer jener Mächte fahren, welche die im Art. XXII erwähnten besonderen Conventionen abgeschlossen

haben oder abschließen werden, und zwar nach den Bestimmungen dieser Conventionen.

Art. XLVI. Vor dem Verlassen des angehaltenen Schiffes nimmt der Officier in der in seinem Lande gebräuchlichen Form und Sprache ein Protokoll auf.

Dieses Protokoll ist vom Officier zu datieren und zu unterzeichnen und hat die Thatsachen zu constatieren.

Der Capitän des angehaltenen Schiffes, sowie die Zeugen haben das Recht, dem Protokoll alle ihnen nützlich scheinenden Erläuterungen beifügen zu lassen.

Art. XLVII. Der Commandant eines Kriegsschiffes, welcher ein unter einer fremden Flagge fahrendes Schiff angehalten hat, muß in jedem Falle seiner Regierung einen Bericht einsenden, in welchem die Gründe seines Vorgehens angegeben sind.

Art. XLVIII. Ein Auszug dieses Berichtes, sowie eine Abschrift des von dem an Bord des angehaltenen Schiffes gesendeten Officier aufgenommenen Protokolls sind sobald als möglich an das internationale Informationsbureau zu senden, welches davon der nächsten Territorial- oder Consulatsbehörde der Macht Kenntnis geben wird, deren Flagge das auf der Fahrt angehaltene Schiff geführt hat. Von diesen Schriftstücken sind im Archive des Bureaus Duplicate aufzubewahren.

Art. XLIX. Falls der Kreuzer auf Grund der Vornahme der in den vorangehenden Artikeln erwähnten Controlshandlungen die Überzeugung gewonnen hat, dass während der Fahrt an Bord eine That des Sclavenhandels begangen worden ist, oder wenn unwiderlegliche Beweise vorhanden sind, welche den Capitän oder den Rheder der unrechtmäßigen Führung einer Flagge, des Betruges oder der Betheiligung am Sclavenhandel überführen, so hat er das angehaltene Schiff in den nächsten Hafen der Zone, wo sich eine competente Behörde jener Macht befindet, deren Flagge geführt worden war, zu führen.

Jede Signatarmacht verpflichtet sich, in der Zone die in den obangeführten Fällen competenten Territorial- oder Consularbehörden oder Specialdelegierten zu bezeichnen und dem internationalen Informationsbureau zur Kenntnis zu bringen.

Das verdächtige Schiff kann auch einem Kreuzer seiner Nation übergeben werden, falls dieser einwilligt, dasselbe in seine Obsorge zu nehmen.

3. Untersuchungsverfahren und Aburtheilung der aufgebrachten Schiffe.

Art. L. Die im vorigen Artikel bezeichnete Behörde, welcher das angehaltene Schiff übergeben wurde, hat nach den Gesetzen und Verordnungen ihrer Nation in Gegenwart eines Officiers des fremden Kreuzers eine vollständige Aufnahme des Thatbestandes vorzunehmen.

Art. LI. Wenn sich aus dieser Untersuchung ergibt, dass eine Anmaßung einer fremden Flagge vorliegt, so bleibt das Schiff zur Verfügung des Aufbringers.

Art. LII. Wenn sich aus der Untersuchung durch die Vorfindung von zum Verkaufe bestimmten Sclaven an Bord ein bestimmtes Factum des Sclavenhandels oder andere in der speciellen Convention vorgesehene Facta des Sclavenhandels ergeben, so bleiben das Schiff und die Ladung unter Sequester und unter Bewachung der Behörde, welche die Untersuchung geleitet hat.

Der Capitän und die Mannschaft werden vor die im Art. LIV und LVI bezeichneten Gerichte gestellt. Die Sclaven werden nach Schöpfung des Urtheils in Freiheit gesetzt.

In den in dem gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Fällen wird mit den befreiten Sclaven nach den zwischen den Signatarmächten abgeschlossenen oder abzuschließenden speciellen Conventionen verfügt werden. Beim Mangel solcher Conventionen können diese Sclaven der Localbehörde übergeben werden, um, wenn möglich, in ihr Heimatsland zurückgeschickt zu werden; wenn dies nicht möglich ist, so hat diese Behörde ihnen, soweit es von ihr abhängt, die Mittel zum Leben, und sofern sie es wünschen, zur Niederlassung in der betreffenden Gegend zu verschaffen.

Art. LIII. Wenn die Untersuchung ergibt, dass ein Schiff unrechtmäßig angehalten wurde, so hat dasselbe volles Recht auf eine dem durch die Ablenkung des Schiffes von seinem Wege entstandenen Schaden entsprechende Entschädigung. Die Höhe dieser Entschädigung wird von der Behörde bestimmt, welche die Untersuchung geleitet hat.

Art. LIV. Falls der Officier des aufbringenden Schiffes die Ergebnisse der in seiner Gegenwart vorgenommenen Untersuchung nicht annehmen sollte, so würde die Sache von rechtswegen dem Gerichte jener Nation übergeben werden, deren Flagge das aufgebrachte Schiff geführt hat.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet nur in dem Falle statt, wenn über die Höhe der im Art. LIII festgesetzten Entschädigung ein Streit ist, welcher in schiedsrichterlichem Wege zu schlichten sein wird, wie dies im folgenden Artikel des Näheren bestimmt wird.

Art. LV. Der aufbringende Officier und die Behörde, welche die Untersuchung geleitet hat, werden innerhalb 48 Stunden je einen Schiedsrichter bestimmen, und die beiden gewählten Schiedsrichter werden selbst 24 Stunden zur Verfügung haben, um einen Oberschiedsrichter zu bestimmen. Die Schiedsrichter müssen soviel als möglich aus der Zahl der diplomatischen, Consular- oder gerichtlichen Functionäre der Signatarmächte gewählt werden. Die Eingeborenen, welche im Solde der contrahierenden Mächte stehen, sind formell ausgeschlossen. Die Entscheidung geschieht durch Stimmenmehrheit. Sie muß als endgiltig anerkannt werden.

Wenn das Schiedsgericht innerhalb der angegebenen Fristen nicht bestellt ist, wird bezüglich der Entschädigung, wie des Schadenersatzes im Sinne der Bestimmungen des Art. LVIII, §. 2, vorgegangen werden.

Art. LVI. Die Straffälle werden in der kürzest möglichen Frist dem Gerichte der Macht abgetreten, deren Flagge die Beschuldigten geführt haben. Jedoch können die Consuln oder jede andere Behörde derselben Nation wie die Beschuldigten von ihrer Regierung mittels zu diesem Behufe ertheilten besonderen Auftrages ermächtigt werden, an Stelle der Gerichte die Urtheile zu fällen.

Art. LVII. Die Untersuchungen und Aburtheilungen der Übertretungen der Bestimmungen des Capitels III werden immer so summarisch stattfinden, als es die in den der Autorität der Signatarmächte unterstellten Gebieten geltenden Gesetze und Vorschriften gestatten.

Art. LVIII. Jedes Urtheil des nationalen Gerichtes oder der im Art. LVI bezogenen Behörden, welches erklärt, dass das angehaltene Schiff sich nicht mit Sclavenhandel befasst

hat, wird auf der Stelle ausgeführt und dem Schiffe volle Freiheit gewährt werden, seine Reise fortzusetzen.

In diesem Falle ist der Capitän oder der Rheder des Schiffes, welches ohne gerechten Verdachtsgrund angehalten oder Plackereien ausgesetzt worden wäre, berechtigt, einen Schadenersatz zu verlangen, dessen Höhe im wechselseitigen Einvernehmen der direct interessierten Regierungen oder im Wege des Schiedsgerichtes bestimmt und binnen 6 Monaten vom Tage der Fällung des die Prise freisprechenden Urtheils ausbezahlt werden wird.

Art. LIX. Im Falle der Verurtheilung wird das sequestrierte Schiff als gute Prise zum Vortheile des Ergreifers erklärt werden.

Der Capitän, die Bemannung und alle anderen Personen werden, wenn schuldig erkannt, je nach der Schwere des von ihnen begangenen Verbrechens oder Vergehens im Sinne des Art. V bestraft werden.

Art. LX. Die Bestimmungen der Art. L bis LIX berühren in keiner Weise weder die Competenz noch das Verfahren der zur Entscheidung über die Fälle des Sclavenhandels errichteten oder noch zu errichtenden Specialgerichte.

Art. LXI. Die hohen vertragschließenden Theile verpflichten sich, sich gegenseitig die Instructionen mitzuteilen, welche sie in Ausführung der Bestimmungen des Capitels III den Commandanten ihrer die Meere der bezeichneten Zone befahrenden Kriegsschiffe geben werden.

Capitel IV. Bestimmungsländer, deren Einrichtungen die häusliche Sclaverei zulassen.

Art. LXII. Diejenigen vertragschließenden Mächte, deren Einrichtungen die häusliche Sclaverei gestatten und deren Besitzungen in und außer Afrika infolge dessen trotz der Wachsamkeit der Behörden den afrikanischen Sclaven als Bestimmungsort dienen, verpflichten sich, deren Einfuhr, Durchfuhr, Ausfuhr und Handel zu verbieten. Die eifrigste und strengste Überwachung wird durch diese Mächte an allen Punkten eingerichtet werden, wo sich der Eintritt, der Durchzug und der Austritt der afrikanischen Sclaven vollziehen.

Art. LXIII. Die in Ausführung des vorstehenden Artikels befreiten Sclaven werden, wenn die Umstände es gestatten,

in ihr Heimatland zurückgeschickt werden. In allen Fällen werden sie von den competenten Behörden Befreiungspatente erhalten und ein Recht auf deren Schutz und Unterstützung haben, um Existenzmittel zu finden.

Art. LXIV. Jeder an der Grenze einer der im Art. LXII erwähnten Mächte anlangende Sclave wird als frei angesehen werden und berechtigt sein, von den competenten Behörden Befreiungspatente zu verlangen.

Art. LXV. Jeder Verkauf oder jedes Rechtsgeschäft, dessen Gegenstand die in den Art. LXIII und LXIV bezogenen Sclaven infolge von was immer für Umständen gewesen wären, wird als null und nichtig betrachtet werden.

Art. LXVI. Die einheimischen Schiffe, welche die Flagge eines der im Art. LXII erwähnten Länder führen, werden, wenn Anzeichen vorhanden sind, dass sie Sclavenhandelsunternehmungen betreiben, in den Häfen, die sie besuchen, sowohl beim Ein- als beim Auslaufen durch die Localbehörde einer strengen Verificierung ihrer Bemannung und Passagiere unterzogen werden. Falls sich afrikanische Sclaven an Bord befinden, wird gegen das Schiff, sowie gegen alle Personen, die zu beschuldigen Anlass vorhanden ist, gerichtlich vorgegangen werden. Die an Bord gefundenen Sclaven werden durch die Behörden, welche die Beschlagnahme der Schiffe durchgeführt haben, Befreiungspatente erhalten.

Art. LXVII. Gegen die Personen, welche afrikanische Sclaven einführen, befördern oder mit denselben Handel treiben, sowie gegen die Urheber von Verstümmlungen männlicher Kinder oder Erwachsener und diejenigen, die damit handeln, sowie gegen deren Miturheber und Mitschuldige werden Strafbestimmungen im Zusammenhange mit den im Art. V vorgesehenen erlassen werden.

Art. LXVIII. Die Signatarmächte anerkennen den hohen Wert des von Seiner Majestät dem Kaiser der Ottomanen am 4.|16. December 1889 (22. Rebi-ul-Akhir 1307) sanktionierten Gesetzes über das Verbot des Handels mit schwarzen Sclaven und sie sind überzeugt, dass von den ottomanischen Behörden, besonders an der Westküste Arabiens und auf den Wegen, welche diese Küste mit den anderen Besitzungen Seiner kaiserlichen Majestät in Asien in Verbindung setzen, eine eifrige Überwachung eingerichtet werden wird.

Art. LXIX. Seine Majestät der Schah von Persien willigt ein, in den Territorialgewässern und in jenen der Küsten des persischen Meerbusens und des Meerbusens von Oman, welche unter seiner Souverenität stehen, sowie auf den inneren Straßen, die dem Sclaventransporte dienen, eine eifrige Überwachung zu organisieren. Die Richter und die anderen Behörden werden zu diesem Behufe die nöthigen Vollmachten erhalten.

Art. LXX. Seine Hoheit der Sultan von Zanzibar willigt ein, seine wirksamste Mitwirkung zur Unterdrückung der durch die Händler von afrikanischen Sclaven zu Land wie zu Wasser begangenen Verbrechen und Vergehen zu gewähren. Die zu diesem Ende im Sultanate von Zanzibar aufgestellten Gerichte werden die im Art. V vorgesehenen Strafbestimmungen genau anwenden. Um die Freiheit der befreiten Sclaven sowohl auf Grund der gegenwärtigen Generalacte, als auf Grund der in diesem Gegenstande durch Seine Hoheit und dessen Vorgänger erlassenen Decrete besser zu sichern, wird in Zanzibar ein Befreiungsbureau errichtet werden.

Art. LXXI. Die diplomatischen und Consularagenten und die Marineofficiere der vertragschließenden Mächte werden den Lokalbehörden innerhalb der Grenzen der bestehenden Conventionen ihre Unterstützung und Mitwirkung zur Unterdrückung des Sclavenhandels, wo derselbe noch besteht, gewähren; sie haben das Recht, den von ihnen veranlassten Sclavenhandelsprocessen beizuwohnen, ohne an den Berathungen theilnehmen zu dürfen.

Art. LXXII. Von den Verwaltungen der Länder, wohin die Sclaven importiert werden, sind Freilassungsbureaux oder diese vertretende Institutionen zu organisieren zu den im Art. XVIII bezeichneten Zwecken.

Art. LXXIII. Nachdem die Signatarmächte sich verpflichtet haben, einander alle zur Bekämpfung des Sclavenhandels dienlichen Nachrichten mitzutheilen, so werden die von den Bestimmungen des gegenwärtigen Capitels betroffenen Regierungen periodisch mit den übrigen Regierungen die auf die angehaltenen und befreiten Sclaven bezüglichen statistischen Daten austauschen, sowie die zur Unterdrückung des Sclavenhandels getroffenen legislativen oder administrativen Maßregeln sich mittheilen.

Capitel V. Vorkehrungen, um die Ausführung der Generalacte zu sichern.

§. I. Internationales maritimes Bureau.

Art. LXXIV. Gemäß den Bestimmungen des Art. XXVII wird in Zanzibar ein internationales Bureau errichtet werden, in welchem sich jede Signatarmacht durch einen Delegierten vertreten lassen kann.

Art. LXXV. Das Bureau ist constituiert, sobald drei Mächte ihre Vertreter ernannt haben.

Dasselbe wird ein Reglement ausarbeiten, welches die Art der Ausübung seiner Befugnisse festsetzt. Dieses Reglement wird ohne Verzug der Sanction jenen Signatarmächten unterbreitet werden, welche ihre Absicht, sich darin vertreten zu lassen, notificiert haben und welche so bald als möglich die diesbezüglichen Beschlüsse fassen werden.

Art. LXXVI. Die Kosten dieser Institution werden unter die im vorhergehenden Artikel erwähnten Signatarmächte zu gleichen Theilen aufgetheilt werden.

Art. LXXVII. Das Bureau von Zanzibar hat die Aufgabe, alle Dokumente und Nachrichten, welche geeignet sind, zur Unterdrückung des Sclavenhandels in der maritimen Zone beizutragen, zu centralisieren.

Zu diesem Behufe verpflichten sich die Signatarmächte, ihm binnen kürzester Frist zukommen zu lassen:

1. Die im Art. XLI angeführten Documente;

2. die im Art. XLVIII erwähnten Auszüge aus den Berichten und Abschriften der Protokolle;

3. eine Liste der Territorial- oder Consularbehörden und Specialdelegierten, welche berufen sind, hinsichtlich der angehaltenen Schiffe nach den Bestimmungen des Art. XLIX vorzugehen;

4. Abschriften von den gemäß Art. LVIII geschöpften Urtheilen und Verurtheilungen;

5. alle zur Entdeckung der sich in der erwähnten Zone mit Sclavenhandelsunternehmungen beschäftigenden Personen dienlichen Nachrichten.

Art. LXXVIII. Die Archive des Bureaus werden innerhalb der Grenzen der im Art. XXI bezeichneten Zone den zum Handeln berechtigten Marineofficieren der Signatar-

mächte, sowie den Territorial- oder Gerichtsbehörden und den von ihren Regierungen speciell bezeichneten Consuln stets offen stehen.

Das Bureau hat den zur Benützung seiner Archive berechtigten Officieren und fremden Agenten von den in einer orientalischen Sprache abgefassten Documenten in einer europäischen Sprache angefertigte Übersetzungen zur Verfügung zu stellen.

Dasselbe hat die im Art. XLVIII vorgesehenen Mittheilungen zu machen.

Art. LXXIX. In gewissen Theilen der Zone können auf Grund eines vorläufigen Übereinkommens zwischen den interessierten Mächten mit dem Bureau von Zanzibar in Verbindung stehende Hilfsbureaux errichtet werden.

Dieselben werden aus den Delegierten dieser Mächte zusammengesetzt und gemäß den Art. LXXV, LXXVI und LXXVIII eingerichtet werden.

Die im Art. LXXVII angeführten Documente und Nachrichten werden ihnen, soweit sie die ihnen zugewiesenen Theile der Zone betreffen, von den Territorial- und Consularbehörden dieser Gegend direct zugesendet werden, unbeschadet der im selben Artikel vorgesehenen Mittheilung an das Bureau von Zanzibar.

Art. LXXX. Das Bureau von Zanzibar hat innerhalb der zwei ersten Monate eines jeden Jahres einen Bericht über seine eigene Thätigkeit und jene der Hilfbureaux während des abgelaufenen Jahres abzufassen.

§. II. Austausch der auf den Sclavenhandel bezüglichen Documente und Nachrichten unter den Regierungen.

Art. LXXXI. Die Mächte werden einander in möglichst ausgedehntem Maße und binnen der kürzesten ihnen möglich scheinenden Frist Folgendes mittheilen:

1. Den Text der bestehenden oder in Ausführung der Bestimmungen der gegenwärtigen Generalacte erflossenen Gesetze und Verwaltungsreglements;

2. die statistischen Angaben bezüglich des Sclavenhandels, der angehaltenen oder befreiten Sclaven, des Handels mit Waffen, Munition und Alkohol.

Art. LXXXII. Der Austausch dieser Documente und Nachrichten wird in einem eigenen dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in Brüssel unterstehenden Bureau centralisiert werden.

Art. LXXXIII. Das Bureau von Zanzibar wird demselben jährlich den im Art. LXXX erwähnten Bericht über seine eigene und die Thätigkeit der laut Art. LXXIX organisierten Hilfsbureaux zukommen lassen.

Art. LXXXIV. Die Documente und Nachrichten werden periodisch gesammelt und veröffentlicht und allen Signatarmächten zugesendet werden. Dieser Publikation wird alljährlich eine analytische Tafel der in den Art. LXXXI und LXXXIII erwähnten legislativen, administrativen und statistischen Documente beigefügt werden.

Art. LXXXV. Die hieraus auflaufenden Bureau-, Correspondenz-, Übersetzungs- und Druckkosten sind von allen Signatarmächten gemeinschaftlich zu tragen und werden durch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in Brüssel eingehoben werden.

§. III. Schutz der befreiten Sclaven.

Art. LXXXVI. Nachdem die Signatarmächte es als ihre Pflicht erkannt haben, innerhalb ihrer respectiven Besitzungen die befreiten Sclaven zu schützen, so verpflichten sie sich, in den Häfen der im Art. XXI festgesetzten Zone und an jenen innerhalb ihrer Besitzungen gelegenen Orten, an welchen der Fang, der Transit und der Import von afrikanischen Sclaven stattfindet, in einer ihnen hinreichend erscheinenden Anzahl Bureaux oder Institutionen — falls solche nicht schon bestehen — zu schaffen, welche gemäß der Bestimmungen der Art. VI, XVIII, LII, LXIII und LXVI speciell mit der Freilassung und dem Schutze der Sclaven betraut sein werden.

Art. LXXXVII. Die Befreiungsbureaux oder die mit deren Dienste betrauten Behörden haben die Freilassungspatente auszustellen und dieselben zu registrieren.

Im Falle der Anzeige eines Falles von Sclavenhandel oder gesetzwidriger Festhaltung, oder über Ansuchen der Sclaven selbst, haben die erwähnten Bureaux oder Behörden alle nöthige Sorgfalt anzuwenden, um die Befreiung der Sclaven und die Bestrafung der Schuldigen zu sichern.

Die Übergabe des Freilassungspatentes kann, auch wenn der Sclave eines Verbrechens oder Vergehens nach gemeinem Rechte angeklagt ist, keinesfalls verzögert werden. Jedoch ist, nach Ausstellung des gedachten Patentes, zur Untersuchung in der in der gemeinen Strafprocessordnung festgesetzten Form zu schreiten.

Art. LXXXVIII. Die Signatarmächte werden innerhalb ihrer Besitzungen die Gründung von Zufluchtsanstalten für die befreiten Frauen und Erziehungsanstalten für die befreiten Kinder begünstigen.

Art. LXXXIX. Die befreiten Sclaven können sich jederzeit an die Bureaux wenden, um im Genusse ihrer Freiheit geschützt zu werden.

Wer immer List oder Gewalt anwendet, um einen Sclaven sein Freilassungspatent zu entreißen oder ihn seiner Freiheit zu berauben, wird als Sclavenhändler betrachtet werden.

Capitel VI. Den Handel mit Spirituosen beschränkende Massregeln.

Art. XC. Gerechterweise besorgt über die moralischen und materiellen Folgen, welche der Missbrauch der Spirituosen für die einheimische Bevölkerung mit sich bringt, sind die Signatarmächte übereingekommen, die Bestimmungen der Art. XCI, XCII und XCIII in einer Zone in Anwendung zu bringen, welche vom 20. Grad nördlicher Breite und vom 22. Grad südlicher Breite eingeschlossen, und im Westen vom Atlantischen und im Osten vom Indischen Ocean und dessen Dependenzen begrenzt wird, mit Einschluss der bis 100 Seemeilen von der Küste entfernten Inseln.

Art. XCI. In denjenigen Gegenden dieser Zone, in welchen constatiert werden wird, dass, sei es infolge des religiösen Glaubens, sei es aus anderen Gründen der Gebrauch der gebrannten Getränke nicht besteht oder sich nicht entwickelt hat, werden die Mächte deren Einfuhr verbieten. Die Erzeugung der gebrannten Getränke wird dort gleichfalls untersagt sein.

Jede Macht wird die Grenzen der Zone festsetzen, in welcher in ihren Besitzungen oder Schutzgebieten die alkoholischen Getränke verboten sind, und ist verpflichtet, den anderen Mächten die Abgrenzung dieser Zone binnen 6 Monaten mitzutheilen.

Es wird von dem oberwähnten Verbote nur für beschränkte Quantitäten abgesehen werden können, welche für nicht eingeborene Bewohner zum Verbrauche bestimmt sind und unter den von jeder Regierung festgesetzten Normen und Bedingungen eingeführt werden.

Art. XCII. Die Mächte, welche in den nicht dem Verbote unterstehenden Gegenden der Zone, wo die Spirituosen gegenwärtig frei eingeführt werden oder einem Einfuhrszolle von weniger als 15 Francs per Hektoliter à 50° der hunderttheiligen Scala unterliegen, Besitzungen haben oder Schutzrechte ausüben, verpflichten sich, diese Spirituosen mit einem Einfuhrszolle zu belegen, welcher für die drei auf das in Kraft treten der gegenwärtigen Generalacte folgenden Jahre 15 Francs per Hektoliter à 50° der hunderttheiligen Scala betragen wird. Nach dem Ablaufe dieses Zeitraumes wird der Zoll für den Zeitraum von weiteren drei Jahren auf 25 Francs erhöht werden können. Am Ende des sechsten Jahres wird derselbe einer Revision unterzogen werden, deren Basis ein vergleichendes Studium der durch diese Tarifbestimmungen bewirkten Resultate bilden wird, um dann, wenn möglich, eine Minimaltaxe für die ganze Ausdehnung der Zone festzusetzen, wo das im Art. XCI erwähnte Verbot nicht bestehen würde.

Die Mächte behalten das Recht, die Zölle in denjenigen Gegenden, wo sie dieses Recht gegenwärtig besitzen, über dem durch den gegenwärtigen Artikel festgesetzten Minimum aufrechtzuerhalten oder über dasselbe zu erhöhen.

Art. XCIII. Die gebrannten Getränke, welche in den im Art. XCII besprochenen Gegenden erzeugt wurden und zum Verbrauche im Innern bestimmt wären, werden mit einer Verbrauchssteuer belegt werden.

Diese Verbrauchssteuer, deren Einhebung die Mächte in den Grenzen der Möglichkeit zu sichern sich verpflichten, wird nicht geringer sein, als die im Art. XCII festgesetzten Minimal-Einfuhrzölle.

Art. XCIV. Die Signatarmächte, die in Afrika Besitzungen haben, welche die im Art. XC beschriebene Zone berühren, verpflichten sich, die nöthigen Maßregeln zu ergreifen, um die Einfuhr der Spirituosen über ihre inneren Grenzen in die Gebiete der erwähnten Zone zu verhindern.

Art. XCV. Die Mächte werden sich durch Vermittlung des Brüsseler Bureaus unter den im Capitel V verzeichneten Bedingungen die auf den Handel mit Spirituosen in ihren betreffenden Gebieten bezüglichen Nachrichten mittheilen.

Capitel VII. Schlussbestimmungen.

Art. XCVI. Die gegenwärtige Generalacte macht alle entgegengesetzten Bestimmungen der früher zwischen den Signatarmächten abgeschlossenen Conventionen ungiltig.

Art. XCVII. Die Signatarmächte behalten sich unbeschadet der Bestimmungen der Art. XIV, XXIII und XCII vor, an der gegenwärtigen Generalacte später und im gemeinsamen Einvernehmen diejenigen Änderungen und Verbesserungen vorzunehmen, deren Nützlichkeit die Erfahrung zeigen würde.

Art. XCVIII. Die Mächte, die die gegenwärtige Generalacte nicht unterzeichnet haben, können zum Beitritte zu derselben zugelassen werden.

Die Signatarmächte behalten sich vor, diesen Beitritt jenen Bedingungen zu unterwerfen, die sie für nothwendig erachten würden.

Wenn gar keine Bedingung vereinbart wird, bringt der Beitritt von rechtswegen die Übernahme aller Verpflichtungen und die Zulassung zum Genusse aller Vortheile mit sich, welche durch die gegenwärtige Generalacte festgesetzt werden.

Die Mächte werden das Einvernehmen über die Schritte pflegen, die zu unternehmen wären, um den Beitritt der Staaten zu bewirken, deren Mitwirkung zur Sicherung der vollständigen Durchführung der Generalacte nöthig oder nützlich wäre.

Der Beitritt wird mittels einer besonderen Acte stattfinden. Derselbe wird im diplomatischen Wege der Regierung Seiner Majestät des Königs der Belgier und durch diese allen Signatar- und beigetretenen Staaten notificiert werden.

Art. XCIX. Die gegenwärtige Generalacte wird innerhalb einer möglichst kurzen Frist, die in keinem Falle ein Jahr übersteigen kann, ratificiert werden.

Jede Macht wird ihre Ratification an die Regierung Seiner Majestät des Königs der Belgier senden, welche davon

alle übrigen Signatarmächte der gegenwärtigen Generalacte verständigen wird.

Die Ratificationen aller Mächte werden in den Archiven des Königreiches Belgien hinterlegt bleiben.

Sobald alle Ratificationen eingesendet sein werden, oder spätestens ein Jahr nach der Unterzeichnung der gegenwärtigen Generalacte wird von der Hinterlegung in einem Protokolle Act genommen werden, welches von den Vertretern aller Mächte, welche die Ratification vorgenommen haben, unterfertigt werden wird.

Allen interessierten Mächten werden beglaubigte Abschriften dieses Protokolles zugesendet werden.

Art. C. Die gegenwärtige Generalacte wird in allen Besitzungen der vertragschließenden Mächte am 60. Tage nach dem Tage, an welchem das im vorhergehenden Artikel vorgesehene Hinterlegungs-Protokoll aufgenommen worden sein wird, in Kraft treten.

Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten die gegenwärtige Generalacte unterzeichnet und ihre Siegel beigesetzt.

Abgeschlossen zu Brüssel am zweiten Tage des Monates Juli 1890.

Ermächtigung

in Gemäßheit des Artikels XXXIX, an der Ostküste Afrikas die kleine Cabotage zu betreiben.

Name des Schiffes mit Angabe der Art des Baues und des Takelwerkes	Nationalität	Tonnen-gehalt	Heimatshafen	Name des Capitäns	Anzahl der Bemannung	Maximalzahl der Passagiere	Gewässer, die das Schiff befahren soll	Allgemeine Bemerkungen

Die gegenwärtige Ermächtigung muss erneuert werden, am . . . .

Eigenschaft des Funktionärs, der den Erlaubnisschein ausgefertigt hat:

Erklärung.

Die in der Brüsseler Conferenz vertretenen Mächte, welche die Berliner Generalacte vom 26. Februar 1885 ratificiert haben oder derselben beigetreten sind, haben,

nachdem sie in der Generalacte vom heutigen Tage im gemeinsamen Einvernehmen eine Gesammtheit von Maßregeln beschlossen und unterzeichnet haben, welche bestimmt ist, dem Sclavenhandel zu Land und zu Wasser ein Ende zu machen und die moralischen und materiellen Existenzbedingungen der einheimischen Völkerschaften zu bessern,

in Anbetracht dessen, dass die Durchführung der Bestimmungen, welche sie zu diesem Zwecke getroffen haben, einzelnen von ihnen, die in dem conventionellen Congo-Becken Besitzungen haben oder Schutzrechte ausüben, Verpflichtungen auferlegt, welche, um ihnen nachkommen zu können, gebieterisch neue Einnahmsquellen fordern,

beschlossen, folgende Erklärung abzugeben:

Die Signatar- oder beigetretenen Mächte, welche in dem erwähnten conventionellen Congo-Becken Besitzungen haben oder Schutzrechte ausüben, können, insoferne sie hiezu einer Ermächtigung bedürfen, die eingeführten Waren mit zehn Procent ihres Wertes im Einfuhrshafen nicht übersteigenden Zöllen belegen, mit Ausnahme jedoch der Spirituosen, für welche die Bestimmungen des Capitels VI der Generalacte vom heutigen Tage maßgebend sind.

Nach der Unterzeichnung der erwähnten Generalacte werden zwischen den Mächten, welche die Berliner Generalacte ratificiert haben oder derselben beigetreten sind, Unterhandlungen eröffnet werden, um innerhalb der Maximalgrenze von zehn Procent des Wertes die Bedingungen des im conventionellen Congo-Becken einzuführenden Zollregimes festzusetzen.

Es versteht sich jedoch:

1. dass weder eine Differenzialbehandlung, noch Durchfuhrzölle eingeführt werden dürfen;

2. dass jede Macht es sich angelegen sein lassen wird, in der Anwendung des vereinbarten Zollregimes die Formalitäten möglichst zu vereinfachen und die Handelsunternehmungen zu erleichtern;

3. dass das aus den vorgesehenen Unterhandlungen hervorgehende Übereinkommen durch 15 Jahre von der Unterzeichnung der gegenwärtigen Erklärung auch in Kraft bleiben wird.

Nach Ablauf dieses Termines und in Ermanglung einer neuen Vereinbarung werden sich die Mächte wieder in den vom Art. IV der Berliner Generalacte vorgesehenen Umständen befinden, wobei ihnen das Recht vorbehalten bleiben wird, die in das conventionelle Congo-Becken eingeführten Waren mit einem Zoll bis zum Maximum von zehn Procent zu belegen.

Die Ratificationen der gegenwärtigen Erklärung werden gleichzeitig mit denen der Generalacte vom selben Tage ausgetauscht werden.

Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten die gegenwärtige Erklärung verfasst und derselben ihre Siegel beigedrückt.

Geschehen zu Brüssel am 2. Tage des Monates Juli 1890.

Internationaler Vertrag vom 14. März 1884, zum Schutze der Unterseekabel.

Vertragsmächte: Österreich-Ungarn, Deutsches Reich, Argentinien, Belgien, Brasilien, Costa-Rica, Dänemark, St. Domingo, Spanien, Vereinigte Staaten Nord-Amerikas, Columbia, Frankreich, Großbritannien, Guatemala, Griechenland, Italien, Türkei, Niederlande, Luxemburg, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Salvador, Serbien, Schweden und Norwegen, Uruguay.

Art. 1. Der gegenwärtige Vertrag findet, außerhalb der Territorialgewässer, auf alle Unterseekabel Anwendung, welche auf gesetzliche Weise hergestellt worden sind und auf den Staatsgebieten, Colonien oder Besitzungen eines oder mehrerer der hohen vertragschließenden Theile landen.

Art. 2. Das Zerreißen oder die Beschädigung eines Unterseekabels, ob mit Absicht oder durch sträfliche Nachlässigkeit herbeigeführt, wenn die gänzliche oder theilweise Unterbrechung oder Störung der telegraphischen Verbindungen daraus erfolgt, ist strafbar, ohne Präjudiz für die Civilklage auf Schadenersatz.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Urheber des Bruches oder der Beschädigung nachweisbar nur den Zweck im Auge hatten, nach Ergreifung aller zur Verhütung eines solchen Bruches oder einer solchen Beschädigung nöthigen Vorsichtsmaßregeln, ihr Leben oder die Sicherheit ihrer Fahrzeuge zu schützen.

Art. 3. Die hohen vertragschließenden Theile verpflichten sich, bei Ertheilung der Bewilligung zur Landung eines Unterseekabels, soweit als möglich, die aus Sicherheitsrücksichten gebotenen Bedingungen, sowohl bezüglich der Trace, als auch der Dimensionen des Kabels vorzuschreiben.

Art. 4. Der Eigenthümer eines Kabels, welcher durch dessen Legung oder Ausbesserung den Bruch oder die Beschädigung eines anderen Kabels verursacht, hat die durch diesen Bruch oder diese Beschädigung nothwendig gewordenen Herstellungskosten zu tragen, und zwar vorkommenden Falles unbeschadet der Anwendung des Artikels 2 des gegenwärtigen Vertrages.

Art. 5. Die mit der Legung oder Ausbesserung von Unterseekabeln beschäftigten Fahrzeuge haben jene Regeln über die Signale zu beobachten, welche zur Verhinderung des Zusammenstoßes von den hohen vertragschließenden Theilen einverständlich bereits angenommen sind oder in Hinkunft angenommen werden.

Wenn ein mit der Ausbesserung eines Kabels beschäftigtes Fahrzeug die erwähnten Signale trägt, so haben die anderen Fahrzeuge, welche diese Signale bemerken oder zu bemerken in der Lage sind, entweder sich zurückzuziehen, oder sich mindestens eine Seemeile weit von diesem Fahrzeuge entfernt zu halten, um es in seinen Arbeiten nicht zu behindern.

Die Geräthe oder Netze der Fischer sind in derselben Entfernung zu halten.

Indessen haben die Fischerfahrzeuge, welche ein Telegraphenschiff mit den vorgenannten Signalen bemerken, oder in der Lage sind, es zu bemerken, eine Frist von höchstens vierundzwanzig Stunden, um sich nach der so gegebenen Verständigung zu richten, während welcher Zeit ihren Bewegungen kein Hindernis bereitet werden darf.

Die Arbeiten des Telegraphenschiffes müssen sobald als möglich zu Ende geführt werden.

Art. 6. Die Fahrzeuge, welche jene Bojen, die im Falle der Legung, der Störung oder des Bruches von Kabeln die Lage der letzteren anzeigen sollen, sehen oder zu sehen in der Lage sind, haben sich von diesen Bojen mindestens eine Viertelseemeile weit entfernt zu halten.

Die Geräthe oder Netze der Fischer sind in derselben Entfernung zu halten.

Art. 7. Die Eigenthümer der Schiffe oder Fahrzeuge, welche beweisen können, dass sie, um ein Unterseekabel nicht zu beschädigen, einen Anker, ein Netz oder ein anderes Fischereigeräth geopfert haben, sind durch den Eigenthümer des Kabels schadlos zu halten.

Zur Erlangung des Anspruches auf eine solche Entschädigung muss, soweit möglich, allsogleich nach dem Vorfalle behufs Constatierung desselben ein durch die Zeugenaussagen der Schiffsmannschaft bekräftigtes Protokoll aufgenommen werden, auch muss der Capitän innerhalb vierundzwanzig Stunden nach seiner Ankunft im ersten Bestimmungs- oder Zwischenhafen den zuständigen Behörden die Anzeige erstatten. Die letzteren verständigen hievon die Consularbehörden jener Nation, welcher der Eigenthümer des Kabels angehört.

Art. 8. Zur Urtheilschöpfung in Betreff der Übertretungen des gegenwärtigen Vertrages sind die Gerichte jenes Landes competent, welchem das Fahrzeug angehört, an dessen Bord die Übertretung begangen worden ist.

Es versteht sich übrigens von selbst, dass in jenen Fällen, wo die im vorausgehenden Absatze enthaltene Bestimmung nicht zur Ausführung gelangen kann, die Bestrafung der Übertretungen des gegenwärtigen Vertrages in jedem der vertragschließenden Staaten rücksichtlich seiner Angehörigen in Gemäßheit derjenigen allgemeinen Regeln über die Zuständigkeit in Strafsachen erfolgt, welche sich aus den Specialgesetzen dieser Staaten oder aus den internationalen Verträgen ergeben.

Art. 9. Die strafgerichtliche Verfolgung wegen der in den Artikeln 2, 5 und 6 des gegenwärtigen Vertrages vorgesehenen Übertretungen findet durch den Staat oder im Namen desselben statt.

Art. 10. Die Übertretungen des gegenwärtigen Vertrages können durch alle Beweismittel constatiert werden, welche

nach der Gesetzgebung des Landes, wo das angerufene Gericht seinen Sitz hat, zulässig sind.

Wenn die Officiere, welche die Kriegsschiffe oder die von einem der hohen vertragschließenden Theile diesfalls speciell beorderten Fahrzeuge befehligen, Grund zur Annahme haben, dass eine Übertretung gegen die durch den gegenwärtigen Vertrag vorgesehenen Maßnahmen durch ein anderes als ein Kriegsschiff begangen worden sei, so können sie vom Capitän oder vom Schiffspatron die Vorzeigung der die Nationalität des betreffenden Fahrzeuges nachweisenden amtlichen Documente begehren. Diese Vorzeigung ist auf den präsentierten Documenten sofort kurz anzumerken.

Überdies können seitens der erwähnten Officiere, ohne Rücksicht auf die Nationalität des beschuldigten Fahrzeuges, Protokolle aufgenommen werden. Diese Protokolle sind nach jenen Formen und in jener Sprache abzufassen, welche in dem Lande, welchem der sie aufnehmende Officier angehört, üblich sind; dieselben können in dem Lande, wo man sich auf sie beruft und nach Maßgabe der Gesetzgebung dieses Landes als Beweismittel dienen. Die Beschuldigten und die Zeugen haben das Recht, in ihrer eigenen Sprache alle jene Aufklärungen beizufügen oder beifügen zu lassen, welche sie für zweckmäßig halten; diese Erklärungen müssen gehörig unterfertigt sein.

Art. 11. Das Verfahren und die Urtheilsschöpfung in Betreff der Übertretungen gegen die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages finden stets insoweit summarisch statt, als es die bestehenden Gesetze und Verordnungen zulassen.

Art. 12. Die hohen vertragschließenden Theile verpflichten sich, jene Maßregeln zu ergreifen oder ihren betreffenden gesetzgebenden Körpern vorzuschlagen, welche erforderlich sind, um die Ausführung des gegenwärtigen Vertrages zu sichern und namentlich diejenigen, welche den Bestimmungen der Artikel 2, 5 und 6 zuwider handeln, mit Gefängnis oder mit Geld oder mit diesen beiden bestrafen zu lassen.

Art. 13. Die hohen vertragschließenden Theile werden sich jene Gesetze mittheilen, welche in Absicht auf den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages in ihren Staaten bereits erlassen wurden oder künftighin erlassen werden.

Art. 14. Denjenigen Staaten, welche an dem gegenwärtigen Vertrage nicht theilgenommen haben, wird über ihr Begehren gestattet, demselben beizutreten. Dieser Beitritt wird auf diplomatischem Wege der Regierung der Französischen Republik und durch diese den anderen betheiligten Regierungen notificiert werden.

Art. 15. Es ist wohlverstanden, dass die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages die Actionsfreiheit der Kriegführenden in keiner Weise beeinträchtigen sollen.

Art. 16. Der gegenwärtige Vertrag wird mit jenem Tage in Vollzug gesetzt, welcher von den hohen vertragschließenden Theilen vereinbart werden wird.

Derselbe wird von diesem Tage an durch fünf Jahre Geltung haben und soll für den Fall, als keiner der hohen vertragschließenden Theile zwölf Monate vor Ablauf des erwähnten Zeitraumes von fünf Jahren seine Absicht, von demselben zurückzutreten, kundgegeben hätte, durch ein weiteres Jahr und so fort von Jahr zu Jahr in Kraft bleiben.

Im Falle als eine der Signatarmächte den Vertrag kündigen würde, soll diese Kündigung nur für dieselbe wirksam sein.

Art. 17. Der gegenwärtige Vertrag wird ratificiert werden; die Ratificationen werden in Paris so bald als möglich und spätestens innerhalb eines Jahres ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und darauf ihr Siegel beigedrückt.

Ausgefertigt in sechsundzwanzig Exemplaren in Paris am 14. März 1884.

Zusatzartikel.

Die Bestimmungen des am heutigen Tage zum Schutze der Unterseekabel abgeschlossenen Vertrages sollen in Gemäßheit des Artikels 1 auch auf die Colonien und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät, mit Ausnahme der nachstehend benannten, Anwendung finden, nämlich:

Canada;
Neufundland;
Capland;
Natal;
Neu-Süd-Wales;
Victoria;

Queensland;
Tasmanien;
Süd-Australien;
West-Australien;
Neu-Seeland.

Die Bestimmungen des genannten Vertrages sollen jedoch auch auf eine der vorbezeichneten Colonien oder Besitzungen Anwendung finden, wenn eine hierauf bezügliche Mittheilung in ihrem Namen durch den Repräsentanten Ihrer Britischen Majestät in Paris dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Frankreich zugegangen sein wird.

Jede der vorstehend angeführten Colonien oder Besitzungen, welche dem genannten Vertrage beigetreten sein sollte, behält das Recht, von demselben in gleicher Weise wie die contrahierenden Mächte zurückzutreten. Im Falle als eine der in Rede stehenden Colonien oder Besitzungen von dem Vertrage zurückzutreten wünschen sollte, würde eine hierauf bezügliche Mittheilung durch den Repräsentanten Ihrer Britischen Majestät in Paris dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Frankreich zugehen.

Ausgefertigt in sechsundzwanzig Exemplaren in Paris am 14. März 1884.

Declaration.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Signatarstaaten des Vertrages vom 14. März 1884, betreffend die Sicherung der Unterseekabel, haben in der Erkenntnis, dass es angemessen sei, den Sinn der Bestimmungen der Artikel 2 und 4 des bezeichneten Vertrages genauer festzustellen, im gemeinsamen Einvernehmen die nachstehende Declaration vereinbart.

Da sich über den Sinn des im Artikel 2 des Vertrages vom 14. März 1884 gebrauchten Ausdruckes „mit Absicht“ gewisse Zweifel erhoben haben, so wird es als selbstverständlich erklärt, dass die in dem obbezeichneten Artikel enthaltene Bestimmung über die strafrechtliche Verantwortlichkeit keine Anwendung findet, wenn das Zerreißen oder die Beschädigung aus Anlass der Ausbesserung eines Unterseekabels, ungeachtet der zur Hintanhaltung des Zerreißens oder der Beschädigung angewendeten erforderlichen Vorsichtsmaßregeln, zufälliger- oder nothwendigerweise herbeigeführt worden ist.

Ebenso ist es selbstverständlich, dass der Artikel 4 des Vertrages nichts anderes bezweckt und bewirken soll, als die zuständigen Gerichte eines jeden Landes anzuweisen, nach ihren Gesetzen und nach Maßgabe der Thatumstände über die Frage zu erkennen, ob und mit welchen rechtlichen Folgen der Eigenthümer eines Unterseekabels, welcher durch die Legung oder Ausbesserung dieses Kabels das Zerreißen oder die Beschädigung eines anderen Kabels herbeiführt, hiefür nach dem Civilrechte haftet.

So geschehen in Paris am 1. December 1886 und für Deutschland am 23. März 1887.

Schlussprotokoll.

Die unterfertigten Bevollmächtigten der Regierungen, welche den Vertrag vom 14. März 1884 zum Schutze der Unterseekabel unterzeichnet haben, sind in Paris zu dem Zwecke zusammengetreten, um in Gemäßheit des Artikels 16 dieses internationalen Übereinkommens den Zeitpunkt der Ausführung des gedachten Vertrages festzusetzen, und haben Folgendes vereinbart.

I. Der internationale Vertrag vom 14. März 1884 zum Schutze der Unterseekabel wird am 1. Mai 1888 in Wirksamkeit treten, jedoch unter der Bedingung, dass mit diesem Zeitpunkte jene contrahierenden Regierungen, welche die im Art. 12 des gedachten internationalen Übereinkommens vorgesehenen Maßregeln ausgeführt haben, dieser Vereinbarung entsprochen haben werden.

II. Die von den genannten Staaten in Ausführung des vorgezeichneten Art. 12 getroffenen Verfügungen werden den anderen contrahierenden Mächten durch Vermittlung der französischen Regierung mitgetheilt werden, welche beauftragt ist, deren Inhalt zu prüfen.

III. Die Regierung der französischen Republik wird in gleicher Weise mit der Prüfung der betreffenden gesetzlichen oder reglementarischen Bestimmungen beauftragt, welche, um dem Art. 12 zu entsprechen, jene Staaten in ihren bezüglichen Gebieten anzunehmen gehalten sein werden, die am Vertrage nicht theilgenommen haben und von der im Art. 14 vorgesehenen Befugnis zum Beitritte Gebrauch machen wollen.

Urkund dessen haben die unterfertigten Bevollmächtigten das gegenwärtige Schlussprotokoll vereinbart, welches als ein integrierender Bestandtheil des internationalen Vertrages vom 14. März 1884 angesehen werden soll.

So geschehen zu Paris den 7. Juli 1887.

Gesetz vom 30. März 1888, womit strafgesetzliche Bestimmungen in Betreff der Sicherung der Unterseekabel getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I: In Ausführung des Artikels 12 des internationalen Übereinkommens vom 14. März 1884 (R. G. Bl. Nr. 40), über die Sicherung der durch Unterseekabel hergestellten telegraphischen Verbindungen, werden rücksichtlich der Unterseekabel, die auf den Staatsgebieten, Colonien oder den Besitzungen eines oder mehrerer Staaten landen, welche als dem erwähnten Übereinkommen beigetreten anzusehen sind, nachstehende Bestimmungen getroffen:

§. 1. Einer Übertretung macht sich schuldig:

1. Der Schiffer eines Schiffes, welches mit der Legung oder Ausbesserung eines Unterseekabels beschäftigt ist, wenn er die Regeln über die Signale nicht beobachtet, welche zur Verhinderung eines Zusammenstoßes angenommen sind;

2. der Schiffer oder Führer eines Fahrzeuges, welcher die im ersten Absatze bezeichneten Signale wahrnimmt oder wahrzunehmen in der Lage ist, und sich entweder nicht zurückzieht oder nicht mindestens eine Seemeile weit von dem Schiffe, welches mit der Legung oder Ausbesserung des Unterseekabels beschäftigt ist, entfernt hält;

3. der Schiffer oder Führer eines Fahrzeuges, welcher die Bojen wahrnimmt oder wahrzunehmen in der Lage ist, die bestimmt sind, die Lage der Unterseekabel zu bezeichnen und sich von der Linie dieser Bojen nicht mindestens eine Viertelseemeile entfernt hält.

Die Übertretung ist an Geld bis zu 150 fl. zu bestrafen.

§. 2. Einer Übertretung macht sich schuldig: 1. der Schiffer oder Führer eines Fahrzeuges, welcher, außer im Falle der Noth, in einer geringeren Entfernung als der einer Viertelseemeile von einem Unterseekabel, dessen Lage er aus der Linie der Bojen oder in anderer Weise erkennen konnte, Anker geworfen hat, oder sein Fahrzeug an eine Boje welche bestimmt ist, die Lage des Unterseekabels anzuzeigen, befestigt hat;

2. der Führer eines Fischerfahrzeuges, welcher sein Geräthe oder seine Netze von dem Schiffe, welches mit der Legung oder Ausbesserung eines Unterseekabels beschäftigt ist, nicht mindestens eine Seemeile entfernt hält.

Diese Bestimmung findet jedoch nur mit der Einschränkung Anwendung, dass den Fischerfahrzeugen, welche ein Telegraphenschiff, das die angenommenen Zeichen trägt, bemerken oder zu bemerken in der Lage sind, die nöthige, jedoch 24 Stunden nicht übersteigende Frist zugestanden ist, um ihre Beschäftigung zu beendigen und sich nach der gegebenen Verständigung zu richten.

3. Der Führer eines Fischerfahrzeuges, welcher sein Geräthe und seine Netze von der Linie der Bojen, welche bestimmt sind, die Lage der Unterseekabel anzuzeigen, nicht mindestens eine Viertelseemeile entfernt hält.

Die Übertretung ist mit Arrest bis zu einem Monate oder an Geld bis zu 200 fl. zu bestrafen.

§. 3. Wer aus Fahrlässigkeit, ferner wer in den Fällen der §§. 1 und 2 ein Unterseekabel zerreißt oder in einer Weise beschädigt, welche die gänzliche oder theilweise Unterbrechung oder Störung der telegraphischen Verbindung zur Folge haben kann, macht sich einer Übertretung schuldig und wird mit Arrest bis zu zwei Monaten oder an Geld bis zu 300 fl. bestraft.

§. 4. Wer vorsätzlich ein Unterseekabel zerreißt oder in einer Weise beschädigt, welche die gänzliche oder theilweise Unterbrechung oder Störung der telegraphischen Verbindung zur Folge haben kann, macht sich eines Verbrechens schuldig und wird mit Kerker von drei Monaten bis zu fünf Jahren bestraft.

§. 5. Die Bestimmung der §§. 3 und 4 findet keine Anwendung, wenn für die Thäter die dringende Nöthigung vorlag, das Unterseekabel zu zerreißen oder zu beschädigen, um ihr Leben oder die Sicherheit ihres Fahrzeuges zu schützen, ferner, wenn die Zerstörung oder Beschädigung aus Anlass der Ausbesserung eines Kabels zufälliger- oder nothwendigerweise ungeachtet der zur Hintanhaltung der Zerstörung oder Beschädigung angewendeten erforderlichen Vorsichtsmaßregeln herbeigeführt worden ist.

§. 6. Einer Übertretung macht sich schuldig, wer die Vorzeigung der die Nationalität des Fahrzeuges nachweisenden amtlichen Documente zum Behufe der im Artikel 10 des im Artikel I dieses Gesetzes angeführten Vertrages vorgesehenen Aufnahme der Protokolle verweigert.

Die Übertretung ist mit Arrest bis zu 14 Tagen oder an Geld bis zu 100 fl. zu bestrafen.

§. 7. Die Bestimmungen der §§. 68 bis 72, 81, 82, 312, 313 des allgemeinen Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, R. G. Bl. Nr. 117, finden Anwendung, wenn die darin bezeichneten Handlungen gegen die im Artikel 10 des im Artikel I dieses Gesetzes angeführten Vertrages genannten und zum Einschreiten befugten Personen in Ausübung der in diesem Artikel 10 vorgesehenen Amtshandlung begangen werden.

§. 8. Das Verfahren und die Urtheilsfällung rücksichtlich der in diesem Gesetze bezeichneten strafbaren Handlungen steht den Gerichten zu.

§. 9. Bezüglich der unter der Militärgerichtsbarkeit stehenden Personen steht das Verfahren und das Straferkenntnis den zuständigen Militärbehörden nach den Militärstrafvorschriften zu.

§. 10. Die Bestrafung auf Grund dieses Gesetzes tritt ohne Rücksicht auf die Staatsbürgerschaft des Thäters und auf den Begehungsort ein, insoferne die Auslieferung des Thäters nicht stattfindet.

Eine etwa im Auslande erlittene Strafe ist hiebei in Rücksicht zu nehmen.

§. 11. Die Gerichtsbarkeit über die auf offener See oder in fremden Territorialgewässern begangenen strafbaren Handlungen steht dem Gerichte des Heimatshafens des öster-

reichischen Fahrzeuges, auf welchem die That begangen worden ist, oder dem Gerichte des österreichischen Hafens, in welchen das Fahrzeug zuerst einläuft, oder dem Gerichte der Betretung des Thäters zu.

Die Gerichtsbarkeit über die in den österreichischen Territorialgewässern begangenen strafbaren Handlungen steht nebst dem im ersten Absatze bezeichneten Gerichte auch dem Gerichte des Thatortes zu.

Art. II. Die Regierung hat im Wege der Verordnung diejenigen Staaten zu bezeichnen, welche als dem Übereinkommen vom 14. März 1884 beigetreten anzusehen sind. (Artikel I.)

Art. III. Mit der Bestimmung des Zeitpunktes, in welchem dieses Gesetz in Wirksamkeit tritt und mit dem Vollzuge desselben ist Mein Justizminister beauftragt.

Wien, am 30. März 1888.

Verordnung des Gesammtministeriums vom 24. April 1888, womit die Staaten bezeichnet werden, welche der Kabelschutzacte vom 14. März 1884 beigetreten sind.

In Ausführung der Bestimmung des Artikels II des Gesetzes vom 30. März 1888 (R. G. Bl. Nr. 41), womit strafgesetzliche Bestimmungen in Betreff der Sicherung der Unterseekabel getroffen werden, wird bekannt gegeben, dass nachstehende Staaten als dem Übereinkommen vom 14. März 1884 über die Sicherung der Unterseekabel beigetreten anzusehen sind:

Argentinische Republik, Belgien, Brasilien, Costa-Rica, Dänemark, Deutschland, Domingo, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Guatemala, Italien, Niederlande, Österreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Salvador, Schweden und Norwegen, Serbien, Spanien, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika. Uruguay.

Verordnung des Justizministeriums vom 24. April 1888, womit der Zeitpunkt der Wirksamkeit des Gesetzes vom 30. März 1888 (R. G. Bl. Nr. 41), mit welchem strafgesetzliche Bestimmungen in Betreff der Sicherung der Unterseekabel getroffen werden, bekannt gemacht wird.

In Ausführung des Artikels III des Gesetzes vom 30. März 1888 (R. G. Bl. Nr. 41), womit strafgesetzliche Bestimmungen in Betreff der Sicherung der Unterseekabel erlassen werden, wird der 1. Mai 1888 als der Zeitpunkt des Beginnes der Wirksamkeit dieses Gesetzes bestimmt.

Ad Artikel *A)* „Besondere Begünstigungen für einzelne Kategorien Handelsschiffe“.

Auszug aus dem Postvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Griechenland vom 4./16. December 1878.

(Abgeschlossen zu Athen am 4./16. December 1878, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificiert am 8. April 1879, die beiderseitigen Ratificationen ausgewechselt in Athen am 7./19. Mai 1879.)

Art. III. Die zum Postdienste verwendeten österreichischen oder ungarischen Packetboote werden in den griechischen Häfen, in denen sie nach Artikel I und IV des gegenwärtigen Vertrages landen, und die griechischen zum Postdienste bestimmten Packetboote werden in den österreichischen oder ungarischen Häfen, in denen sie nach Artikel II des gegenwärtigen Vertrages landen, sowohl bei der Ankunft, als auch bei der Abfahrt alle Begünstigungen in Betreff der Schiffahrts- und Hafengebüren und in Betreff der Gebür für die zu ihrem Verbrauche bestimmten Kohlen, sowie auch alle Ehrenbezeugung und Begünstigungen bei den Zoll-, Polizei-, Hafen- und Sanitätsamtshandlungen genießen, die den inländischen Schiffen oder den Schiffen was immer für einer ausländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche zum Postdienste verwendet werden, zugestanden sind oder zugestanden werden.

Jedoch sollen die erwähnten Packetboote den Quai- und Leuchtthurmgebüren unterworfen sein; dieselben sollen jedoch von der Entrichtung dieser Gebüren sofort befreit werden, wenn irgend ein anderes fremdes Schiff von denselben entlastet würde.

Dieselben dürfen unter keinem Vorwande ihre eigentlichen Bestimmungen, das ist dem Transporte von Cor-

respondenzen, Reisenden, Waren und Geldsendungen etc. entzogen, noch der Beschlagnahme, Zurückhaltung, dem Embargo oder *Arrêt de prince* unterworfen werden.

Es ist jedoch wohl verstanden, dass die Wirksamkeit des Vertrages vom 5./17. April 1867, mit einziger Ausnahme der Befreiung von den Quai- und Leuchtthurmgebüren, bis zum Inslebentreten des gegenwärtigen Vertrages fortbestehen wird.

Art. IV. Die zum Postdienste bestimmten Schiffe der Verwaltungen beider Staaten können in den Häfen, in welchen sie auf ihren periodischen Fahrten nach ihren Fahrordnungen einlaufen, gemünztes Gold und Silber, Gold- und Silberbarren, Waren aller Art, sowie Reisende von was immer für einer Nationalität mit ihrem Reisegepäck und ihren sonstigen Effecten ein- und ausschiffen, selbst wenn dieselben nach anderen Häfen bestimmt sind, das ist die Cabotage betreiben, unter der Bedingung, dass die Capitäne sich in allen Fällen den in diesen Häfen bezüglich des Ein- und Ausschiffens von Reisenden und Waren bestehenden Sanitäts-, Zoll- und Polizeivorschriften unterwerfen.

Art. V. Wenn die Lloydgesellschaft oder eine andere österreichisch-ungarische, zum Postdienste bestimmte Schifffahrtsgesellschaft mit der griechischen Compagnie oder einer fremdländischen, von der griechischen Regierung anerkannten Gesellschaft fernerhin irgend ein Übereinkommen zum Behufe der Umladung ihrer Geldsendungen, Waren und Passagiere, welcher Herkunft immer, ob in- oder ausländischer, abschließen sollte, wird vereinbart, dass jede Umladung von einem Schiffe auf ein anderes in den von demselben angelaufenen griechischen Häfen, frei von jeder Gebür, stattfinden soll.

Zu diesem Zwecke können die österreichischen oder ungarischen und die fremdländischen Packetboote, mit welchen die erwähnten Umladungen vorgenommen werden sollen, vereinbaren, die Durchführung derselben entweder bei Tage oder bei Nacht stattfinden zu lassen.

Ohne eine solche Vereinbarung werden die zur Umladung bestimmten Geldsendungen und Waren ausgeschifft und auf Kosten der Gesellschaft in den hiezu bestimmten

Magazinen der Lloydgesellschaft oder einer anderen Gesellschaft Österreich-Ungarns, oder in jenen einer beliebigen anderen, von der griechischen Regierung anerkannten Gesellschaft, mit welcher die ersteren in einem Vertragsverhältnisse stehen, eingelagert und bis zum Augenblicke ihrer neuerlichen Einladung aufbewahrt, ohne dass diese Waren der Zahlung irgend einer Transitgebür unterworfen würden, doch sollen sie der Überwachung durch die Zollbehörde und den Sanitätsvorschriften unterliegen.

Art. VI. Die Regierung Seiner Majestät des Königs gewährt der Lloydgesellschaft oder jeder anderen zum Postdienste bestimmten Schiffahrtsgesellschaft der österreichisch-ungarischen Monarchie alle möglichen Erleichterungen bei Vornahme der Zoll-, Hafen- und Sanitätsamtshandlungen, um die Beförderung mit thunlichster Schnelligkeit und ohne Unterbrechung vor sich gehen zu lassen.

Die gleichen Erleichterungen werden den zum Postdienste verwendeten griechischen Packetbooten in den österreichischen oder ungarischen Häfen geboten werden.

Art. VII. Die Gegenstände, welche zur Takelung und Versorgung für Schiffe dieser Compagnien zugeführt werden, können unter zollämtlicher Überwachung von einem Schiffe der Compagnie auf ein anderes übertragen werden, ohne irgend einer Zoll- oder anderweitigen Gebür unterworfen zu sein.

Auszug aus der Handelsconvention zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Rumänien vom 22. Juni 1875.

(Vereinbart zu Wien am 22. Juni 1875; ratificiert vom k. und k. Minister des Äußern am 9. Mai 1876 und mit den beiderseitigen Ratificationen ausgewechselt zu Bukarest am 1. Juni 1876.)

XXVIII. Alle bis jetzt beiderseits der Stromschiffahrt auf der Donau zugestandenen Erleichterungen werden auch in Zukunft aufrecht erhalten und soviel als möglich ausgedehnt werden.

Die Dampfschiffe, welche einen regelmäßigen Transportverkehr unterhalten, werden ohne jeden Aufenthalt selbst während der Nacht ihre Ein- und Ausladungen aus-

führen können. Die Capitäne dieser Schiffe oder ihre Stellvertreter werden bei ihrer Ankunft den Zollämtern oder deren Organen eine die ausgeladenen Waren specificirende Declaration übergeben. Nöthigenfalls werden die Zollbeamten unter Theilnahme der an demselben Orte befindlichen Consularorgane des Landes, dem die Schiffe angehören, an Bord derselben Revisionen und Durchsuchungen vornehmen können. Die zu diesem Behufe an die bezüglichen Consuln, Viceconsuln und andere Consularorgane gerichtete Vorladung wird eine bestimmte Stunde angegeben, und wenn diese Consularorgane es versäumen sollten, sich entweder persönlich hinzubegeben oder sich durch einen Delegierten vertreten zu lassen, so wird in ihrer Abwesenheit vorgegangen werden. Dem Capitän eines Schiffes wird, falls die Anzahl der ausgeladenen Colli geringer ist als die in der überreichten Declaration angegebene, keine Strafzahlung auferlegt, wenn es der Capitän, oder wem es sonst zukommt, nicht unterlassen hat, unmittelbar nach der in einer Station vollständig bewerkstelligten Ausladung und jedenfalls bevor das Zollamt die Differenz constatiert hat, dieses davon zu benachrichtigen.

Die Capitäne dieser Schiffe werden nicht verhalten sein, sich bei den Localbehörden vorzustellen, um den „Costitud“ oder andere ähnliche Documente, welche nicht unerlässlich wären, aufnehmen zu lassen.

XXIX. Die Schiffahrtsgesellschaften oder die Eigenthümer der Schiffe, welche einen regelmäßigen Transportdienst auf der Donau unterhalten, werden an den Landungsplätzen ihrer Schiffe den zur Unterbringung ihrer Bureaux, Werkstätten und Niederlagen nöthigen Grund und Boden erwerben können, und es wird ihnen gestattet sein, daselbst besondere Magazine, welche von dem Augenblicke an, als sie allen in dieser Beziehung in Kraft stehenden gesetzlichen Anforderungen des Landes entsprechen, als Entrepots betrachtet werden, zu errichten.

Deserteure der Schiffsmannschaften.

New South Wales. Gesetz zur wirksameren Verhinderung der Desertion und anderen Vergehen von fremden Schiffen angehörigen Seeleuten.

Zum Beschlusse erhoben am 6. December 1852.

Es wird von Seiner Excellenz dem Gouverneur von New South Wales, nach Berathung und mit Zustimmung des gesetzgebenden Körpers beschlossen, wie folgt:

I. (Seeleute, welche von fremden Schiffen desertieren etc. etc., können ergriffen und zur Verfügung des Consuls oder an Bord ihres Schiffes gestellt werden.) Wenn ein zu einem fremden Schiffe oder Fahrzeuge gehöriger Seemann, während ein solches Schiff sich in einem Hafen, einer Anfurt, auf einer Rhede oder einem Flusse dieser Colonie oder sonst wie innerhalb der Grenzen derselben befindet, — davon desertiert oder dasselbe verlässt oder sich von seiner Pflicht entfernt, so soll jeder Friedensrichter das Recht haben, über die vom Capitän, Steuermann oder einer andern Person, unter deren Befehl ein solches Schiff steht, hinsichtlich der Thatsache einer solchen Desertion — Entfernung vom Schiffe oder seiner Pflicht und der darob erhobenen eidlichen Anklage — zur Ergreifung eines solchen Seemannes einen Verhaftbefehl auszustellen, und mit demselben entweder nach Maßgabe der unten folgenden Bestimmungen zu verfahren oder ihn zur Verfügung des Consuls, Viceconsuls oder andern Consularbeamten oder Agenten jener Nation oder jenes Staates zu stellen, welchem das fragliche Schiff angehört oder über Requisition des betreffenden Consuls, Viceconsuls oder an-

dern Consularbeamten oder Agenten, — einen solchen Seemann mit Gewalt an Bord des Schiffes, dem er angehört, bringen zu lassen.

II. (Solche Seeleute können zu Arrest mit schwerer Arbeit verurtheilt werden.) Jeder Seemann eines fremden Schiffes, welcher, während dasselbe sich in einem Hafen, einer Anfurt, auf einer Rhede oder einem Flusse der Colonie oder sonst innerhalb der Grenzen derselben befindet, — eines der unten angeführten Vergehen sich zu Schulden kommen lässt, soll, wenn er vor einem Friedensrichter desselben überwiesen wird, einer Arreststrafe mit schwerer Arbeit in irgend einem Gefängnisse oder Zuchthause (Correctionshause) innerhalb der Colonie für eine Zeit, welche die gegen die erwähnten Vergehen unten festgesetzte bezügliche Zeit nicht überschreitet, unterliegen, und zwar:

1. (Für Desertion.) Für Desertion von dem Schiffe, welchem er angehört, für einen Zeitraum von zwölf Wochen für das erste Mal und für einen Zeitraum von sechs Monaten für eine zweite oder weitere Desertion.

2. (Thätliche Beleidigung der Officiere.) Für eine thätliche Beleidigung *(assault)* des Capitäns oder eines andern Officiers eines solchen Schiffes, für eine Zeit von zwölf Wochen.

3. (Ungehorsam.) Für vorbedachten Ungehorsam gegen irgend einen gesetzmäßigen Befehl des Capitäns oder eines andern Officiers eines solchen Schiffes, für einen Zeitraum von vier Wochen.

4. (Fortgesetzter Ungehorsam oder Dienstvernachlässigung.) Für fortgesetzten absichtlichen Ungehorsam gegen derlei gesetzmäßige Befehle oder für fortgesetzte absichtliche Vernachlässigung seiner Pflichten als Seemann, für einen Zeitraum von 12 Wochen.

5. (Verabredung zu Ungehorsam oder Dienstvernachlässigung.) Für Verabredung mit einem oder mehreren anderen Individuen der Mannschaft des Schiffes, dem er angehört, zum Ungehorsam gegen die gesetzmäßigen Befehle seiner Officiere oder zur Vernachlässigung des Seedienstes oder zur Verhinderung der Aus-, Einladung oder Abfahrt des Schiffes oder der Fortsetzung der Reise, für eine Zeit von 12 Wochen; immer vorausgesetzt, dass durch

keine dieser Verfügungen an der Gewalt, die der Capitän eines solchen Schiffes über seine Mannschaft besitzt, irgend ein Abbruch oder eine Verkürzung geschehe.

III. (Vollmacht auf Ansuchen des Consuls, den schuldigen Seemann bei, nach, oder während der Strafdauer an Bord abzuliefern.) Es soll jeder Friedensrichter berechtigt sein, über Ansuchen des Consuls, Viceconsuls oder andern Consularbeamten oder Agenten jener Nation oder jenes Staates, welchem das Schiff eines diesem Gesetze gemäß überwiesenen oder abgeurtheilten Seemanns angehört, — einen solchen Seemann bei oder nach Ablauf oder früheren Beendigung seiner Gefängnisstrafe oder zu irgend einer Zeit während der Dauer derselben, mit Gewalt oder sonst wie an Bord des Schiffes, zu dem er gehört, stellen zu lassen, und in allen diesen Fällen soll der Friedensrichter das Recht haben, an den betreffenden Gefangenwärter oder Kerkermeister den Befehl zu erlassen, einen solchen Seemann aus seiner Haft in jenen Gewahrsam zu bringen, welchen der Richter bestimmen wird, und dieser Befehl soll für den betreffenden Gefangenwärter oder Kerkermeister genügen, um den Seemann in jenen Gewahrsam und zu dem vorerwähnten Zwecke abzuliefern.

IV. (Durchsuchung von Schiffen oder Orten nach entlaufenen Seeleuten.) Auf die eidliche Anklage des Capitäns oder einer andern ein derlei Schiff oder Fahrzeug befehligenden Person, dass er guten Grund zu dem Verdachte habe, ein entlaufener Seemann seines Schiffes sei an Bord irgend eines Schiffes, Bootes oder andern Fahrzeuges oder in einem Hause oder was immer für einem Orte beherbergt, versteckt oder verborgen, soll jeder Friedensrichter das Recht haben, einem oder mehreren Constablern den Befehl zu ertheilen, ein solches Schiff, Boot oder anderes Fahrzeug oder ein solches Haus oder derlei Ort zu durchsuchen, und einen solchen Seemann zu ergreifen und auf einen Wachposten zu stellen, und soll einem solchen Befehle auch entsprechende Folge geleistet werden, und soll jeder solchergestalt ergriffene Seemann mit der möglichsten Beschleunigung vor einen Friedensrichter gebracht werden, damit mit ihm in der nachstehend festgesetzten Weise verfahren werde.

V. (Die Verfolgung hat nur auf Ansuchen oder mit Zustimmung der fremden Regierung statt.) Immer vorausgesetzt, dass kein Verhaftbefehl in der oberwähnten Weise erlassen und keine hiebei unterlaufene sträfliche Handlung der Verfolgung oder Strafe unterzogen werde, als auf Ansuchen oder mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Consuls, Viceconsuls oder eines andern Consularbeamten oder Agenten jener Nation oder jenes Staates, welchem eines der vorerwähnten Schiffe oder Fahrzeuge angehört, — es wäre denn, dass in der *New South Wales Government Gazette* (Amtsblatt der Regierung von New South Wales) unter der Autorität des Gouverneurs, in gehöriger Form bekannt gemacht wurde, dass die Regierung der betreffenden Nation oder des betreffenden Staates durch ihren eigenen Beamten ihren Wunsch ausgesprochen habe, dass das vorliegende Gesetz in allen Fällen gegen die Mannschaft der zu dieser Nation oder zu diesem Staate gehörigen Schiffe in Vollzug gesetzt werde.

VI. (Geldbußen an Leute, welche Deserteure beherbergen oder zum Desertieren verleiten.) Wenn irgend Jemand einen zu einem der erwähnten Schiffe gehörigen Seemann, welcher von demselben desertiert oder sonstwie entlaufen ist oder sich von seiner Pflicht entfernt hat, beherbergt, verbirgt, verwendet oder zurückhält oder zu dessen Beherbergung, Verbergung, Verwendung oder Zurückhaltung beiträgt, wissend, dass dieser Seemann desertiert oder sonstwie entlaufen sei oder sich von seiner Pflicht entfernt habe, und ohne vernünftiger Weise so viel Mühe angewendet zu haben, um sich zu vergewissern, dass der Seemann von seinem letzten Dienste in gehöriger Weise entlassen worden sei, oder wenn Jemand durch Worte oder was immer für andere Mittel einen solchen Seemann veranlasst, verleitet oder überredet, irgend eine Verpflichtung, welche er beim Eintritte in seinen Dienst an Bord eines solchen Schiffes oder Fahrzeuges eingegangen hat, zu verletzen oder deren Verletzung zu versuchen oder anzustreben, — oder wenn derselbe wissentlich die Desertion, Entweichung oder Dienstesentfernung eines solchen Seemanns begünstigt *(connive at)* — so soll die Person, die sich eines solchen Vergehens schuldig macht, für jedes einzelne Vergehen, dessen

sie vor einem Friedensrichter im summarischen Wege überwiesen wird, eine Geldstrafe verwirken und zahlen, welche für das erste Vergehen zwanzig Pfund nicht überschreitet, und für ein zweites oder weiteres Vergehen nicht weniger als zehn und nicht mehr als fünfzig Pfund beträgt, — oder es soll jeder Friedensrichter im Falle der Nichtbezahlung dieser Geldstrafe berechtigt sein, den solcher Art Schuldigen in einem Gefangen- oder Correctionshause für eine sechs Kalendermonate nicht übersteigende Zeit mit oder ohne schwere Arbeit verhaften zu lassen, welche Haft jedoch bei Erlegung der Geldstrafe und der Gerichtskosten aufzuhören hat.

VII. (Beglaubigende Zeugen zu den Schiffsartikeln brauchen nicht vorgerufen zu werden, eine legalisierte Abschrift wird als Beweis zugelassen.) Beim gerichtlichen Verfahren nach diesem Gesetze wird es, zur Beweisführung hinsichtlich jener Artikel oder Verpflichtungen, zu deren Einhaltung ein solcher Seemann beim Diensteseintritte auf seinem Schiffe sich verbindlich gemacht hat, — nicht nöthig sein, dass man Zeugen vorrufe, welche diese Artikel unterfertigt oder beglaubigt haben, sondern dieselben können bewiesen werden, als ob es keine derlei Zeugen gäbe, und eine von der Hand des betreffenden Consuls, Viceconsuls oder andern Consularbeamten oder Agenten der Nation oder des Staates, dem das betreffende Schiff angehört, legalisierte Abschrift solcher Artikel soll als *„prima facie“* Beweis des Vorhandenseins und Inhaltes solcher Artikel oder Contracte angenommen werden.

VIII. (Wer die Kosten trägt.) Alle bei der Ergreifung, Verhaftung und Transportierung eines Seemannes, nach der durch dieses Gesetz übertragenen Vollmacht und Autorität, aufgelaufenen Kosten sollen von jenem Consul, Viceconsul oder andern Consularbeamten oder Agenten berichtigt werden, auf dessen Ansuchen ein solcher Seemann ergriffen, verhaftet oder transportiert wurde.

IX. (Das Verfahren kann summarisch nach 11 und 12 *Vict. cap.* 43 oder in der Weise geschehen, wie das gerade in Kraft befindliche Gesetz bestimmt.) Alle Amtshandlungen in Folge des vorstehenden Gesetzes können, woferne nichts anderes bestimmt ist im summarischen Wege in der Weise vorgenommen werden,

wie in der, im 11. und 12. Jahre der Regierung Ihrer Majestät der Königin Victoria erflossenen Parlamentsacte, betitelt: „zur Erleichterung der Functionen der Friedensrichter außer den Sessionen von England und Wales mit Rücksicht auf summarische Verurtheilungen und Verordnungen", bestimmt wurde, oder es kann nach jenem Gesetze, welches hinsichtlich des summarischen Verfahrens von Friedensrichtern außerhalb der Session gerade *(in force for the time being)* in Wirksamkeit sein wird, vorgegangen werden, und es soll jeder gerichtliche Auftrag zur Vorladung oder zu einem andern gesetzlichen Vorgange in Gemäßheit des vorstehenden Gesetzes als legal betrachtet werden, wenn derselbe der Person, gegen welche vorgegangen werden soll, persönlich zukommt, oder wenn eine solche Vorladung an dieselbe an Bord des Fahrzeuges, dem sie angehört, jener Person, welcher das Commando oder die Führung desselben zukommt, oder zuzukommen scheint, — zugestellt wird.

X. (Kein *„Certiorari"*). Kein nach diesem Gesetze erflossenes Urtheil kann wegen eines Formfehlers annulliert oder durch ein *„Certiorari"* oder sonstwie an den Obersten Gerichtshof der Colonie geleitet werden, und kein Verhaftbefehl soll auf Grund eines darin enthaltenen Mangels wirkungslos sein, vorausgesetzt, dass in demselben enthalten sei, dass die betreffende Person überwiesen oder zum Arreste verurtheilt und der Beweis in gesetzlicher Weise hergestellt sei oder ein Vergehen vorliege, welches denselben in sich selbst enthalte.

XI. (10. *Vict.* Nr. 3 aufgehoben.) Hiedurch wird der bezüglich der fremden Seeleute im zehnten Jahre der Regierung Ihrer Majestät der dermaligen Königin unter Nr. 3 gefasste Rathsbeschluss außer Wirksamkeit gesetzt.

Angenommen vom gesetzgebenden Rathe am ersten December des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und zwei.

Regierungspalast Sidney, 6. December 1852.

Charles Nicholson, Vorsitzender.

Wm Macpherson, Rathssecretär.

Im Namen und Auftrage Ihrer Majestät stimme ich diesem Gesetze bei.

Chs. Fitz-Roy,
Generalgouverneur.

Nachdem die kaiserlich österreichische Regierung durch ihren Botschafter in London in Gemäßheit des Artikels V dieses Gesetzes ihre Zustimmung zur Anwendbarkeit dieses letzteren auch auf österreichische Schiffe hat erklären lassen, werden fortan die Bestimmungen des vorstehenden Gesetzes auf alle im Gebiete der Colonie New South Wales befindlichen österreichischen Schiffe Anwendung finden.

Graf von Rechberg.

Auszug aus dem Auslieferungsvertrag mit Griechenland 1875.

Art. I. Die Consuln und andere Consularagenten der hohen vertragschließenden Theile können die Seeleute und jede andere aus was immer für einem Titel zur Mannschaft eines Handels- oder Kriegsschiffes ihrer Nation gehörige Person, welche auf eines der Staatsgebiete der hohen vertragschließenden Theile desertiert wären, verhaften und entweder an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen.

Zu diesem Ende haben sie sich schriftlich an die competenten Localbehörden zu wenden und mittelst Vorlage der Schiffsregister oder der Musterrolle, oder, falls das Schiff abgegangen wäre, unter Beibringung einer authentischen Abschrift dieser Urkunden den Nachweis zu liefern, dass die reclamierten Personen wirklich zur Schiffsmannschaft gehörten.

Auf das derart begründete Ersuchen darf die Übergabe des Deserteurs nicht verweigert werden.

Es soll überdies den Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten jede Hilfeleistung und jeder Beistand zur Ausforschung und Anhaltung dieser Deserteurs gewährt werden, welche in die Gefängnisse des Landes abgeführt und daselbst auf Verlangen und auf Kosten der Consularbehörde so lange in Gewahrsam gehalten werden sollen, bis dieselbe Gelegenheit zu deren Absendung findet.

Diese Haft darf nicht länger als drei Monate dauern, nach deren Ablauf und nach einer dem Consular-Functionär

drei Tage vorher gemachten Anzeige der Verhaftete in Freiheit gesetzt wird, und wegen derselben Sache nicht neuerdings angehalten werden darf.

Hat jedoch der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung verübt, so kann die Localbehörde die Auslieferung verschieben, bis das gerichtliche Urtheil gefällt und vollständig vollzogen worden ist.

Die hohen vertragschließenden Theile kommen überein, dass die Seeleute oder andere Individuen der Schiffsmannschaft, welche Angehörige des Staates sind, wohin die Desertion stattfindet, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Auszug aus dem Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit Belgien vom 23. Februar 1867.

Art. VII. Die betreffenden Consuln und sonstigen Consularagenten können diejenigen Seeleute, sowie jede aus was immer für einem Titel zur Mannschaft der Schiffe ihrer Nation gehörende Person, welche von einem Schiffe ihrer Nation in einem der Häfen der andern desertiert sind, verhaften und entweder an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen.

Zu diesem Ende werden sie sich schriftlich an die competenten Localbehörden wenden, und durch Vorweisung des Originales oder einer gehörig vidimierten Abschrift der Schiffsregister oder der Musterrolle, oder sonstiger amtlicher Urkunden, den Nachweis führen, dass die von ihnen reclamierten Individuen zur betreffenden Schiffsmannschaft gehörten.

Auf das dergestalt begründete Ersuchen soll ihnen jede Hilfeleistung zur Erforschung und Anhaltung der besagten Deserteure gewährt werden, welche letzteren auf Verlangen und Kosten der Consuln und sonstigen Consularagenten sogar in den Gefängnissen des Landes so lange in Gewahrsam und Aufsicht zu halten sind, bis diese Consuln oder Consularagenten Gelegenheit zu ihrer Absendung gefunden haben.

Sollte sich jedoch diese Gelegenheit innerhalb eines Zeitraumes von zwei Monaten, von dem Tage der Gefangennehmung an gerechnet, nicht darbieten, so sollen die Deserteure über eine drei Tage vorher erfolgte Verständigung des Consuls in Freiheit gesetzt, und dürfen aus demselben Grunde nicht abermals verhaftet werden.

Es versteht sich, dass Seeleute oder andere Individuen der Schiffsmannschaft, welche Unterthanen des Landes sind, wo die Desertion stattfindet, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Hat der Deserteur eine strafbare Handlung verübt, so soll er zur Verfügung des Consuls oder Consularagenten erst gestellt werden, nachdem das zuständige Gericht das Urtheil gefällt hat und dieses vollzogen worden ist.

Analoge Bestimmungen enthalten die Consular-Conventionen mit Frankreich 1866,

mit den nordamerik. Vereinsstaaten 1870, Portugal 1873, Italien 1874, ferner die Handels- (Schiffahrts-) Verträge mit den Niederlanden 1867, England 1868, Schweden und Norwegen 1873, Russland 1860, Spanien 1880, Italien 1891, Belgien 1891; desgleichen mit Argentinien, Chile, Peru, Uruguay 1870.

Ad Artikel „Gute Dienste“.

Convention behufs friedlicher Beilegung der internationalen Conflicte, 29. Juli 1899.

Vertragsmächte: Österreich-Ungarn, das Deutsche Reich, Belgien, China, Dänemark, Spanien, die Vereinigten Staaten Nordamerikas, Mexiko, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Luxemburg, Montenegro, Niederlande, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Siam, Schweden und Norwegen, Schweiz, Türkei, Bulgarien.

Titel I.

Von der Aufrechthaltung des allgemeinen Friedens.

Art. 1. Um im Verkehre der Staaten untereinander den Appell an die Gewalt nach Thunlichkeit zu verhüten, kommen die unterzeichneten Mächte überein, alle Bemühungen aufzubieten, um die friedliche Beilegung der internationalen Streitigkeiten zu sichern.

Titel II.

Von den guten Diensten und der Vermittlung.

Art. 2. Die unterzeichneten Mächte kommen überein, im Falle einer ernsten Misshelligkeit oder eines Conflictes, ehe sie zu den Waffen greifen, die guten Dienste oder die Vermittlung einer oder mehrerer befreundeter Mächte, insoweit die Umstände es erlauben, in Anspruch zu nehmen.

Art. 3. Unabhängig von dieser Inanspruchnahme erachten die unterzeichneten Mächte es für nützlich, dass eine oder mehrere am Conflicte unbetheiligte Mächte aus eigener Initiative, insoweit die Umstände es zulassen, den in Conflict befindlichen Staaten ihre guten Dienste oder ihre Vermittlung anbieten.

Das Recht, ihre guten Dienste oder ihre Vermittlung anzubieten, kommt den am Conflicte unbetheiligten Mächten sogar während der Dauer der Feindseligkeiten zu.

Die Ausübung dieses Rechtes kann niemals von einem oder dem anderen der Streittheile als eine unfreundliche Handlung betrachtet werden.

Art. 4. Die Aufgabe des Vermittlers besteht darin, die einander entgegenstehenden Ansprüche zu versöhnen und den Groll, welcher zwischen den in Conflict befindlichen Staaten etwa entstanden ist, zu beschwichtigen.

Art. 5. Das Amt des Vermittlers hört auf, sobald von einem der Streittheile oder vom Vermittler selbst festgestellt wird, dass die von ihm vorgeschlagenen Mittel zur Versöhnung nicht angenommen werden.

Art. 6. Die guten Dienste und die Vermittlung tragen, gleichviel ob sie von den Streittheilen angesprochen wurden oder der Initiative unbetheiligter Mächte entsprangen, lediglich den Charakter eines Rathes und haben niemals bindende Kraft.

Art. 7. Die Annahme der Vermittlung kann, ausgenommen im Falle eines gegentheiligen Übereinkommens, nicht die Wirkung haben, die Mobilisierung oder andere Maßregeln der Vorbereitung zum Kriege zu unterbrechen, zu verzögern oder zu hindern.

Erfolgt die Annahme der Vermittlung erst nach der Eröffnung der Feindseligkeiten, so unterbricht sie die im Gange begriffenen militärischen Operationen nicht, ausgenommen im Falle eines gegentheiligen Übereinkommens.

Art. 8. Die unterzeichneten Mächte sind darüber einig, falls die Umstände es zulassen, die Anwendung einer besonderen Art der Vermittlung zu empfehlen, deren Form die folgende wäre:

Im Falle eines ernsten, den Frieden bedrohenden Zwistes wählen die in Streit befindlichen Staaten je eine Macht, welche sie mit der Mission betrauen, sich mit der vom anderen Streittheile gewählten Macht in directe Verbindung zu setzen, um einen Abbruch der friedlichen Beziehungen zu verhüten.

Während der Dauer dieses Mandates, welche außer dem Falle eines gegentheiligen Übereinkommens dreißig Tage nicht übersteigen kann, stellen die in Streit befindlichen Staaten jeden directen Verkehr in Bezug auf den Conflict ein, und wird dieser

als ausschließlich den vermittelnden Mächten anheimgestellt betrachtet. Letztere müssen alle ihre Bemühungen aufbieten, um den Zwist beizulegen.

Im Falle des wirklichen Abbruches der friedlichen Beziehungen bleiben diese Mächte mit der gemeinsamen Aufgabe betraut, jede Gelegenheit zur Wiederherstellung des Friedens zu benützen.

Titel III.

Von den internationalen Untersuchungskommissionen.

Art. 9. Bei internationalen Streitigkeiten, welche weder die Ehre noch wesentliche Interessen berühren und einer Meinungsverschiedenheit über thatsächliche Umstände entspringen, erachten die unterzeichneten Mächte für nützlich, dass die Parteien, welche sich nicht im diplomatischen Wege einigen konnten, insofern die Umstände es gestatten, eine internationale Untersuchungscommission einzusetzen, welche damit betraut ist, die Beilegung dieser Streitigkeiten dadurch zu erleichtern, dass sie die Thatfragen durch unparteiische und gewissenhafte Prüfung klarstellt.

Art. 10. Die internationalen Untersuchungscommissionen werden durch spezielles Übereinkommen zwischen den Streittheilen bestellt.

Dieses Untersuchungsabkommen präcisiert die zu prüfenden Thatsachen und das Ausmaß der Vollmachten der Commissäre.

Dasselbe regelt das Verfahren.

Die Untersuchung erfolgt im contradictorischen Wege.

Die zu beobachtenden Formen und die einzuhaltenden Fristen werden, soferne sie nicht im Untersuchungsabkommen festgesetzt sind, von der Commission selbst bestimmt.

Art. 11. Die internationalen Untersuchungscommissionen werden außer dem Falle eines gegentheiligen Übereinkommens auf die im Artikel 32 der gegenwärtigen Convention bestimmte Art gebildet.

Art. 12. Die im Streit befindlichen Mächte verpflichten sich der internationalen Untersuchungscommission im weitesten, ihnen möglich erscheinenden Maße alle Mittel und Erleichterungen zu gewähren, welche zur vollständigen Kenntnis

und genauen Beurtheilung der fraglichen Thatsachen erforderlich sind.

Art. 13. Die internationale Untersuchungscommission hat den in Streit befindlichen Mächten ihren Bericht, welcher von sämmtlichen Commissionsmitgliedern zu unterzeichnen ist, vorzulegen.

Art. 14. Der Bericht der internationalen Untersuchungscommission, welcher sich auf die Feststellung der Thatsachen zu beschränken hat, besitzt keineswegs den Charakter eines schiedsrichterlichen Urtheiles. Den in Streit befindlichen Mächten bleibt es vollkommen freigestellt, welche Folge sie dieser Feststellung geben wollen.

Titel IV.

Von den internationalen Schiedssprüchen.

Capitel I. Von der Schiedsjustiz.

Art. 15. Die internationalen Schiedssprüche haben zum Zwecke die Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Staaten durch Richter ihrer Wahl und auf der Grundlage der Achtung vor dem Rechte.

Art. 16. Bei Fragen juridischer Natur und in erster Linie bei Fragen der Auslegung oder Anwendung internationaler Vereinbarungen wird der Schiedsspruch von den unterzeichneten Mächten als das wirksamste und gleichzeitig am meisten der Billigkeit entsprechende Mittel zur Beilegung jener Streitigkeiten, welche im diplomatischen Wege nicht geschlichtet worden sind, anerkannt.

Art. 17. Der Schiedsspruchvertrag wird für schon entstandene oder für etwa künftig entstehende Streitigkeiten geschlossen.

Derselbe kann sämmtliche Streitigkeiten oder nur diejenigen einer bestimmten Art betreffen.

Art. 18. Der Schiedsspruchvertrag schließt die Verpflichtung in sich, sich dem Schiedsspruche rückhaltlos zu unterwerfen.

Art. 19. Unabhängig von den allgemeinen oder speciellen Verträgen, welche gegenwärtig für die unterzeichneten Mächte die Verpflichtung zur Inanspruchnahme eines Schiedsspruches festsetzen, behalten diese Mächte sich vor, sei es vor oder nach der Ratificierung der gegenwärtigen Acte, neue allgemeine oder

specielle Vereinbarungen zu schließen, um den obligatorischen Schiedsspruch auf alle Fälle auszudehnen, in welchen sie eine schiedsrichterliche Entscheidung für möglich erachten werden.

Capitel II. Vom ständigen Schiedsgerichtshofe.

Art. 20. Um die sofortige Anrufung eines Schiedsgerichtes für jene internationalen Streitigkeiten, welche im diplomatischen Wege nicht beigelegt werden konnten, zu erleichtern, verpflichten sich die unterzeichneten Mächte, einen ständigen Schiedsgerichtshof zu schaffen, welcher jederzeit zugänglich sein soll und außer dem Falle gegentheiligen Übereinkommens zwischen den Parteien gemäß den in der gegenwärtigen Convention enthaltenen Normen über das Verfahren vorzugehen hat.

Art. 21. Der ständige Schiedsgerichtshof wird für alle Fälle des Schiedsspruches competent sein, falls nicht eine Vereinbarung zwischen den Parteien zur Einsetzung einer speciellen Jurisdiction vorliegt.

Art. 22. Ein internationales Bureau mit dem Sitze im Haag dient dem Schiedsgerichtshofe als Kanzlei.

Dieses Bureau vermittelt die auf die Zusammentretungen dieses Gerichtshofes bezüglichen Mittheilungen.

Demselben obliegt die Obhut über das Archiv sowie die Führung aller administrativen Geschäfte.

Die unterzeichneten Mächte verpflichten sich, von jedem zwischen ihnen getroffenen Abkommen auf einen Schiedsspruch, sowie von jedem sie betreffenden Schiedsspruche, welcher durch spezielle Jurisdictionen erfolgt, dem internationalen Bureau im Haag eine beglaubigte Abschrift zu übermitteln.

Sie verpflichten sich desgleichen, dem Bureau die Gesetze, Verordnungen und Urkunden mitzutheilen, welche eventuell die Durchführung der vom Schiedsgerichtshofe gefällten Erkenntnisse constatieren.

Art. 23. Jede der unterzeichneten Mächte macht binnen drei Monaten, nachdem sie die gegenwärtige Acte ratificiert haben wird, höchstens vier Personen von anerkannter Competenz in den Fragen des internationalen Rechtes namhaft, welche höchste moralische Achtung genießen und geneigt sind, das Amt als Schiedsrichter anzunehmen.

Die dergestalt namhaft gemachten Personen werden als Mitglieder des Schiedsgerichtshofes in ein Verzeichnis eingetragen, welches vom Bureau allen Signatarmächten bekanntgegeben werden wird.

Jede Änderung im Verzeichnisse der Schiedsrichter wird vom Bureau zur Kenntnis der Signatarmächte gebracht.

Zwei oder mehrere Mächte können sich über die gemeinsame Namhaftmachung eines oder mehrerer Mitglieder einigen.

Eine und dieselbe Persönlichkeit kann von verschiedenen Mächten namhaft gemacht werden.

Die Mitglieder des Schiedsgerichtshofes werden auf die Dauer von sechs Jahren ernannt. Ihr Mandat darf erneuert werden.

Im Falle des Ablebens oder Rücktrittes eines Mitgliedes des Schiedsgerichtshofes erfolgt die Ersetzung desselben in der für die Ernennung festgesetzten Weise.

Art. 24. Sobald die unterzeichneten Mächte sich behufs Beilegung einer zwischen ihnen entstandenen Streitigkeit an den ständigen Schiedsgerichtshof wenden wollen, hat die Wahl der Schiedsrichter, welche das zur Entscheidung dieses Streites zuständige Tribunal zu bilden haben, aus der allgemeinen Liste der Mitglieder des Schiedsgerichtshofes zu erfolgen.

Wofern das Schiedstribunal nicht durch directe Vereinbarung der Parteien constituiert wird, ist in folgender Weise vorzugehen:

Jede Partei macht zwei Schiedsrichter namhaft und diese wählen gemeinsam einen Oberschiedsrichter.

Bei gleich getheilten Stimmen wird die Wahl des Oberschiedsrichters einer dritten, von den Parteien einverständlich zu bezeichnenden Macht übertragen.

Wird hierüber kein Einverständnis erzielt, so bezeichnet jede Partei eine andere Macht, und diese Mächte wählen dann einverständlich den Oberschiedsrichter.

Sobald das Tribunal dergestalt gebildet ist, geben die Parteien dem Bureau ihren Entschluss, sich an den Schiedsgerichtshof zu wenden, sowie die Namen der Schiedsrichter bekannt.

Das Schiedstribunal tritt an dem durch die Parteien bestimmten Tage zusammen.

Die Mitglieder des Schiedsgerichtshofes genießen bei der Ausübung ihres Amtes und außerhalb ihres Heimatlandes die Privilegien und Immunitäten der Diplomaten.

Art. 25. Das Schiedstribunal tagt in der Regel im Haag.

Diesen seinen Sitz darf das Tribunal, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, nur mit Zustimmung der Parteien ändern.

Art. 26. Das internationale Bureau im Haag wird ermächtigt, seine Locale und seinen Amtsapparat den Signatarmächten für die Thätigkeit jeder schiedsrichterlichen Specialjurisdiction zur Verfügung zu stellen.

Die Jurisdiction des ständigen Schiedsgerichtshofes kann unter den durch die Reglements festgesetzten Bedingungen auf Streitigkeiten zwischen Nichtsignatarmächten untereinander oder zwischen Signatarmächten und Nichtsignatarmächten ausgedehnt werden, wenn die Parteien übereingekommen sind, sich an diese Jurisdiction zu wenden.

Art. 27. Die unterzeichneten Mächte betrachten es als Pflicht, im Falle, dass ein acuter Conflict zwischen zweien oder mehreren von ihnen auszubrechen drohen würde, dieselben daran zu erinnern, dass ihnen der ständige Schiedsgerichtshof offensteht.

Sie erklären demzufolge, dass die Hinweisung der in Conflict befindlichen Parteien auf die Bestimmungen der gegenwärtigen Convention sowie der im höheren Interesse des Friedens ertheilte Rath, sich an den ständigen Schiedsgerichtshof zu wenden, nur als Acte der guten Dienste betrachtet werden können.

Art. 28. Ein ständiger Administrativrath, bestehend aus den im Haag beglaubigten diplomatischen Vertretern der unterzeichneten Mächte und aus dem niederländischen Minister des Äußern, welcher als Vorsitzender fungieren wird, wird in der genannten Stadt baldmöglichst eingesetzt werden, sobald die gegenwärtige Acte von mindestens neun Mächten ratifiziert sein wird.

Diesem Administrationsrathe wird es obliegen, das internationale Bureau, welches seiner Leitung und Controle unterstellt bleiben wird, einzusetzen und zu organisieren.

Derselbe hat den Mächten die Constituierung des Schiedsgerichtshofes bekanntzugeben und für dessen Installierung zu sorgen.

Er stellt seine Geschäftsordnung sowie alle übrigen erforderlichen Reglements fest.

Er entscheidet über alle administrativen Fragen, welche bezüglich der Geschäftsthätigkeit des Schiedsgerichtshofes etwa auftauchen.

Er besitzt volle Gewalt in Bezug auf Ernennung, Suspendierung oder Enthebung der Beamten und sonstigen Angestellten des Bureaus.

Es bestimmt die Gehalte und die Löhne und führt die Controle über die gesammten Ausgaben.

Die Anwesenheit von fünf Mitgliedern genügt, um eine in gehöriger Weise einberufene Versammlung des Administrationsrathes beschlussfähig zu machen. Für die Beschlüsse genügt Stimmenmehrheit.

Der Administrationsrath hat die von ihm beschlossenen Reglements unverzüglich den Signatarmächten mitzutheilen. Alljährlich sendet er denselben einen Bericht über die Arbeiten des Schiedsgerichtshofes, über die Geschäftsthätigkeit der administrativen Dienstzweige und über die Auslagen ein.

Art. 29. Die Kosten des Bureaus werden von den unterzeichneten Mächten in dem für das internationale Bureau des Weltpostvereines festgesetzten Verhältnisse getragen werden.

Capitel III. Vom schiedsrichterlichen Verfahren.

Art. 30. Um den Aufschwung der Schiedsjustiz zu fördern, haben die unterzeichneten Mächte nachstehende Normen festgesetzt, welche auf das schiedsgerichtliche Verfahren anzuwenden sein werden, wofern die Parteien sich nicht über andere Normen geeinigt haben.

Art. 31. Diejenigen Mächte, welche einen Schiedsspruch in Anspruch nehmen, unterfertigen einen eigenen Act (Compromiss), worin sowohl der Gegenstand des Streites als die Machtbefugnis der Schiedsrichter genau gekennzeichnet ist. Dieser Act schließt die Verpflichtung der Parteien, sich dem Schiedsspruche rückhaltlos zu unterwerfen, in sich.

Art. 32. Das Schiedsrichteramt kann einem einzigen oder mehreren Schiedsrichtern übertragen werden, welche von den Parteien nach ihrem Gutdünken bestellt oder von denselben aus den Mitgliedern des durch die gegenwärtigen Acte

geschaffenen ständigen Schiedsgerichtshofes gewählt werden können.

Wofern das Tribunal nicht durch unmittelbare Vereinbarung der Parteien bestellt wird, ist folgendermaßen vorzugehen:

Jede Partei macht zwei Schiedsrichter namhaft und diese wählen gemeinsam einen Oberschiedsrichter.

Bei gleich getheilten Stimmen wird die Wahl des Oberschiedsrichters einer dritten, von den Parteien einverständlich zu bezeichnenden Macht übertragen.

Wird hierüber kein Einverständnis erzielt, so bezeichnet jede Partei eine andere Macht, und diese Mächte wählen dann einverständlich den Oberschiedsrichter.

Art. 33. Wird ein Souverän oder Staatsoberhaupt zum Schiedsrichter gewählt, so wird das schiedsrichterliche Verfahren von ihm festgestellt.

Art. 34. Der Oberschiedsrichter ist von Rechtswegen Vorsitzender des Tribunals.

Befindet sich kein Oberschiedsrichter im Tribunal, so ernennt es selbst seinen Vorsitzenden.

Art. 35. Im Falle des Ablebens, des Rücktrittes oder der durch was immer für Ursachen herbeigeführten Verhinderung eines der Schiedsrichter erfolgt die Ersetzung desselben in der für die Ernennung festgesetzten Weise.

Art. 36. Der Sitz des Tribunals wird von den Parteien bestimmt. Mangels einer solchen Bestimmung tagt das Tribunal im Haag.

Seinen dergestalt bestimmten Sitz darf das Tribunal, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, nur mit Zustimmung der Parteien ändern.

Art. 37. Die Parteien haben das Recht, Delegierte oder Specialagenten beim Tribunale zu ernennen, welche zur Aufgabe haben, als Vermittler zwischen den Parteien und dem Tribunal zu dienen.

Die Parteien sind ferner berechtigt, mit der Vertretung ihrer Rechte und Interessen vor dem Tribunale Beiräthe oder Advocaten, welche sie zu diesem Zwecke bestellen, zu betrauen.

Art. 38. Das Tribunal bestimmt die Sprachen, deren es sich bedienen wird, und deren Gebrauch vor ihm zulässig sein soll.

Art. 39. Das schiedsgerichtliche Verfahren umfaßt in der Regel zwei getrennte Stadien: die Instruierung und die Verhandlung.

Die Instruierung besteht in der Übermittlung sämmtlicher gedruckten oder schriftlichen Acten und aller Documente, welche die in der Sache angezogenen Beweisgründe enthalten, an die Mitglieder des Tribunals und an die Gegenpartei durch die respectiven Agenten. Diese Übermittlung hat in jener Form und innerhalb jener Fristen zu erfolgen, welche das Tribunal in Gemäßheit des Artikels 49 bestimmt.

Die Verhandlung besteht in der mündlichen Erörterung der Beweisgründe der Parteien vor dem Tribunale.

Art. 40. Jedes von einer der Parteien vorgelegte Actenstück muss der anderen Partei mitgetheilt werden.

Art. 41. Die Verhandlung wird vom Vorsitzenden geleitet.

Sie kann nur auf Grund eines mit Zustimmung der Parteien gefassten Beschlusses des Tribunales öffentlich sein.

Über die Verhandlungen sind Protokolle zu führen, welche von Secretären zu redigieren sind, die der Präsident ernennt. Diese Protokolle allein haben authentischen Charakter.

Art. 42. Sobald die Instruierung geschlossen ist, hat das Tribunal das Recht, alle neuen Acten oder Documente, welche eine Partei ohne Zustimmung der anderen ihm vorlegen will, von der Verhandlung auszuschließen.

Art. 43. Dem Tribunal steht es frei, die neuen Acten oder Documente in Betracht zu ziehen, auf welche die Agenten oder Beiräthe der Parteien seine Aufmerksamkeit lenken.

In diesem Falle ist das Tribunal befugt, die Vorlegung dieser Acten oder Documente zu verlangen, muß jedoch der Gegenpartei von denselben Kenntnis geben.

Art. 44. Das Tribunal darf ferner von den Agenten der Parteien die Vorlegung aller Acten, sowie alle nothwendigen Erläuterungen verlangen. Im Weigerungsfalle nimmt das Tribunal diese Weigerung zu Protokoll.

Art. 45. Die Agenten und Beiräthe der Parteien können dem Tribunal alle Beweisgründe, welche sie für die Vertretung ihrer Sache für nützlich halten, mündlich vorbringen.

Art. 46. Sie haben das Recht, Einwendungen vorzubringen und Zwischenfragen aufzuwerfen. Die Entscheidungen des

Tribunals über diese Punkte sind endgiltig und können zu keiner weiteren Discussion Anlass bieten.

Art. 47. Die Mitglieder des Tribunals sind berechtigt, an die Agenten und Beiräthe der Parteien Fragen zu stellen und von ihnen Aufklärungen über zweifelhafte Punkte zu verlangen.

Weder die gestellten Fragen, noch die im Laufe der Verhandlung von den Mitgliedern des Tribunals gemachten Bemerkungen können als Ausdruck der Meinung des Tribunals im allgemeinen oder seiner Mitglieder im besonderen angesehen werden.

Art. 48. Das Tribunal ist berechtigt, über seine Competenz zu erkennen, indem es den Schiedsgerichtsvertrag, sowie die anderen Verträge, auf welche man sich in der Angelegenheit etwa beruft, auslegt und die Grundsätze des internationalen Rechtes anwendet.

Art. 49. Das Tribunal hat das Recht, behufs der Leitung des Processes Verfügungen über das Verfahren zu erlassen, die Formen und Fristen, in welchen jede Partei ihre Anträge zu stellen hat, zu bestimmen und mit allen Formalitäten vorzugehen, welche die Beibringung der Beweise erfordert.

Art. 50. Nachdem die Agenten und Beiräthe der Parteien alle Aufklärungen und Beweise zu Gunsten der Sache vorgebracht haben, spricht der Präsident den Schluss der Verhandlung aus.

Art. 51. Die Berathungen des Tribunals finden bei geschlossenen Thüren statt.

Für alle Beschlüsse genügt Stimmenmehrheit der Tribunalmitglieder.

Die Weigerung eines Mitgliedes, sich an der Abstimmung zu betheiligen, muss im Protokoll vermerkt werden.

Art. 52. Das schiedsrichterliche Urtheil, für welches Stimmenmehrheit genügt, muss begründet werden. Es ist schriftlich auszufertigen und von sämmtlichen Mitgliedern des Tribunals zu unterfertigen.

Diejenigen Mitglieder, welche in der Minderheit geblieben sind, können bei der Unterfertigung ihre abweichende Meinung feststellen.

Art. 53. Das schiedsrichterliche Urtheil ist in öffentlicher Sitzung des Tribunals zu verlesen, wobei die Agenten und Beiräthe der Parteien anwesend oder gehörig vorgeladen sein müssen.

Art. 54. Das gehörig verkündete und den Agenten der Streittheile bekanntgegebene schiedsrichterliche Urtheil entscheidet den Streitfall endgiltig und inappellabel.

Art. 55. Die Parteien können sich im Compromissvertrage vorbehalten, die Revision des schiedsrichterlichen Urtheils zu verlangen.

In diesem Falle, und wenn kein gegentheiliges Übereinkommen vorliegt, muss dieses Verlangen an das Tribunal, welches das Urtheil gefällt hat, gestellt werden. Ein derartiges Verlangen kann nur durch die Entdeckung einer neuen Thatsache motiviert werden, welche geeignet gewesen wäre, auf das Urtheil entscheidenden Einfluss auszuüben und welche zur Zeit des Schlusses der Verhandlung dem Tribunal selbst und der revisionswerbenden Partei unbekannt war.

Das Revisionsverfahren kann nur über eine Entscheidung des Tribunals eröffnet werden, durch welche ausdrücklich das Vorhandensein der neuen Thatsache festgestellt wird und derselben die im vorangehenden Alinea angeführten Merkmale zuerkannt werden und das Revisionsverlangen aus diesem Rechtstitel für zulässig erklärt wird.

Die Frist, innerhalb welcher das Revisionsverlangen zu stellen ist, ist im Compromissvertrag festzusetzen.

Art. 56. Das schiedsrichterliche Urtheil ist nur für jene Parteien bindend, welche den Compromissvertrag geschlossen haben.

Handelt es sich um die Auslegung einer Übereinkunft, an welcher noch andere Mächte theilgenommen haben als die streitenden Parteien, so werden die letzteren den ersteren den von ihnen abgeschlossenen Compromissvertrag bekanntgeben. Jede dieser Mächte hat das Recht, sich am Prozesse zu betheiligen. Hat eine oder haben mehrere derselben von diesem Rechte Gebrauch gemacht, so ist die im Urtheilsspruche enthaltene Auslegung für dieselben gleichfalls bindend.

Art. 57. Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten und einen kleinen Theil der Gerichtskosten.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 58. Die gegenwärtige Convention wird sobald als möglich ratificiert werden.

Die Ratificationen sind im Haag zu hinterlegen.

Über die Hinterlegung jeder Ratification ist ein Protokoll aufzunehmen, von welchem jeder auf der internationalen Friedensconferenz im Haag vertreten gewesenen Macht im diplomatischen Wege eine beglaubigte Abschrift zu übermitteln ist.

Art. 59. Die nicht unterzeichneten Mächte, welche auf der internationalen Friedensconferenz vertreten waren, können der gegenwärtigen Convention beitreten. Sie haben zu diesem Zwecke ihren Beitritt den vertragschließenden Mächten mittels einer schriftlichen Notification bekanntzugeben, welche an die niederländische Regierung zu richten und von dieser allen übrigen vertragschließenden Mächten mitzutheilen ist.

Art. 60. Die Bedingungen, unter denen jenen Mächten, welche nicht auf der internationalen Friedensconferenz vertreten waren, gestattet sein wird, der gegenwärtigen Convention beizutreten, werden den Gegenstand einer künftigen Verständigung zwischen den vertragschließenden Mächten bilden.

Art. 61. Sollte einer der hohen vertragschließenden Theile die gegenwärtige Convention kündigen, so würde diese Kündigung ihre Wirkung erst ein Jahr nach der Notification ausüben, welche schriftlich an die niederländische Regierung zu richten und von dieser unverzüglich allen übrigen vertragschließenden Mächten mitzutheilen ist.

Diese Kündigung wird nur bezüglich jener Macht, welche dieselbe notificiert haben wird, wirksam sein.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Convention unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

Gegeben im Haag, den neunundzwanzigsten Juli eintausendachthundert neunundneunzig, in einem einzigen Exemplare, welches in den Archiven der niederländischen Regierung hinterlegt bleiben wird und von welchen den vertragschließenden Mächten im diplomatischen Wege beglaubigte Abschriften zu übermitteln sein werden.

Das internationale Seerecht in Kriegszeiten.

Ad Artikel „Kriegsgesetze".

Declaration von St. Petersburg vom 11. December 1868

über die Ausschließung gewisser Sprenggeschosse vom Kriegsgebrauche.

Nachdem sich auf Vorschlag des kaiserlich russischen Cabinetes eine internationale Militär-Commission in St. Petersburg versammelt hat, um die Frage einer Prüfung zu unterziehen, ob es nicht passend wäre, die Anwendung gewisser Geschosse im Kriegsfalle unter civilisierten Nationen zu untersagen,

und nachdem diese Commission im gemeinschaftlichen Einverständnisse die technischen Grenzen gezogen hat, wo die Anforderungen der Menschlichkeit den Nothwendigkeiten des Krieges ein Ziel setzen,

sind die Unterzeichneten durch Auftrag ihrer Regierungen zu nachstehender Erklärung ermächtigt:

In Erwägung, dass die Fortschritte der Civilisation so viel möglich eine Verminderung der Leiden des Krieges herbeiführen sollen;

dass die Staaten in der Kriegführung berechtigter Weise nur Ein Ziel verfolgen sollen, nämlich die militärischen Kräfte des Feindes zu schwächen;

dass es zu diesem Zwecke hinreichend ist, eine möglichst große Zahl von Kriegern kampfunfähig zu machen;

dass die Anwendung von Waffen, welche die Leiden der kampfunfähig Gewordenen unnöthiger Weise vergrößern

oder deren Tod nothwendig herbeiführen würden, über dieses Ziel hinausgienge;

dass daher der Gebrauch solcher Waffen den Geboten der Menschlichkeit zuwider wäre;

so verpflichten sich die contrahierenden Theile gegenseitig im Falle eines Krieges unter ihnen, bei ihren Land- und Seetruppen auf den Gebrauch von Projectilen zu verzichten, deren Gewicht geringer wäre als 400 Gramme (23 Loth) und welche explodierbar oder mit explodierenden oder leicht entzündlichen Stoffen gefüllt sind.

Sie werden alle jene Staaten, welche an den Berathungen der internationalen Militär-Commission in St. Petersburg durch keinen Vertreter theilgenommen haben, einladen, der gegenwärtigen Erklärung beizutreten.

Dieselbe ist nur verbindlich für die contrahierenden oder später beigetretenen Theile im Falle eines Krieges zwischen zwei oder mehreren unter ihnen, sie findet keine Anwendung Denjenigen gegenüber, welche nicht contrahierende Theile sind oder nicht ihren Beitritt erklärt haben.

Diese Verpflichtung würde ferner aufhören, sobald in einem Kriege zwischen contrahierenden oder beigetretenen Theilen ein nicht contrahierender und nicht beigetretener Theil auf die Seite eines der Kriegführenden treten würde.

Die contrahierenden und die beigetretenen Theile behalten sich vor, in weiteres Einvernehmen zu treten, so oft in Absicht auf die Verbesserungen, welche die Wissenschaft in der Bewaffnung der Truppen künftighin einführen könnte, ein bestimmter Vorschlag gemacht würde, um die von ihnen aufgestellten Grundsätze festzuhalten und die Gebote der Menschlichkeit mit den Nothwendigkeiten des Krieges in Einklang zu bringen.

So geschehen zu St. Petersburg den 29. November, 11. December Eintausend achthundert sechzig acht.

Inhalt der Genfer Convention.

Art. 1. Die Ambulanzen und Militärspitäler werden als neutral anerkannt und demgemäß von den Kriegführenden geschützt und geachtet werden, so lange sich Kranke oder Verwundete darin befinden.

Die Neutralität würde aufhören, wenn solche Ambulanzen oder Spitäler mit Militär besetzt wären.

Art. 2. Das Personal der Spitäler und Ambulanzen für die Aufsicht und den Gesundheits-, Verwaltungs- und Krankentransportdienst, sowie die Feldprediger haben, so lange sie ihren Verrichtungen obliegen und Verwundete aufzuheben oder zu verpflegen sind, Theil an der Wohlthat der Neutralität.

Art. 3. Die im vorgehenden Artikel bezeichneten Personen können auch nach der Besitznahme durch den Feind in den von ihnen besorgten Spitälern oder Ambulanzen ihrem Amte obliegen oder sich zu dem Corps zurückziehen, dem sie angehören.

Wenn diese Personen unter solchen Umständen ihre Verrichtungen einstellen, so sind sie den feindlichen Vorposten von Seite des den Platz innehabenden Heeres zuzuführen.

Art. 4. Das Material der Militärspitäler unterliegt den Kriegsgesetzen, und die denselben zugetheilten Personen dürfen daher bei ihrem Rückzuge nur die ihr Privateigenthum bildenden Sachen mitnehmen.

Dagegen verbleibt den Ambulanzen unter gleichen Umständen ihr Material.

Art. 5. Die Landesbewohner, welche den Verwundeten zu Hilfe kommen, sollen geschont werden und frei bleiben. Die Generäle der Krieg führenden Mächte sind verpflichtet, die Einwohner von dem an ihre Menschlichkeit ergehenden Rufe und der daraus folgenden Neutralität in Kenntnis zu setzen.

Jeder in einem Hause aufgenommene und verpflegte Verwundete soll diesem als Schutz dienen. Wer Verwundete bei sich aufnimmt, soll mit Truppeneinquartierungen und theilweise mit allfälligen Kriegscontributionen verschont werden.

Art. 6. Die verwundeten oder kranken Krieger sollen, gleichviel, welchem Volke sie angehören, aufgehoben und verpflegt werden.

Den Feldherren soll gestattet sein, die während des Kampfes Verwundeten sofort den feindlichen Vorposten zu übergeben, wenn die Umstände es erlauben und beide Theile zustimmen.

Diejenigen, welche nach ihrer Genesung dienstuntüchtig befunden werden, sind heimzuschicken.

Die anderen können ebenfalls nach Hause entlassen werden, unter der Bedingung, dass sie für die Dauer des Krieges die Waffen nicht mehr tragen.

Die Evacuationen und das sie leitende Personal werden durch unbedingte Neutralität gedeckt.

Art. 7. Eine auszeichnende und überall gleiche Fahne wird für die Spitäler, Ambulanzen und Evacuationen angenommen. Ihr soll unter allen Umständen die Landesfahne zur Seite stehen.

Desgleichen wird für das neutralisierte Personal ein Armband zugelassen, dessen Verabfolgung jedoch der Militärbehörde überlassen bleibt.

Fahne und Armband tragen das rothe Kreuz auf weißem Grund.

Art. 8. Die Vollziehungsdetails zur gegenwärtigen Übereinkunft sind von den Oberbefehlshabern der Krieg führenden Heere nach den Weisungen der betreffenden Regierungen und in Gemäßheit der in dieser Übereinkunft ausgesprochenen allgemeinen Grundsätze zu ordnen.

Art. 9. Die hohen vertragschließenden Theile sind übereingekommen, gegenwärtige Übereinkunft den Regierungen, welche keine Bevollmächtigten zur internationalen Conferenz in Genf abordnen konnten, mitzutheilen und sie zum Beitritte einzuladen, zu welchem Ende das Protokoll offen gehalten wird.

Ministerial-Erklärung vom 21. Juli 1866,

über den Beitritt der k. k. österreichischen Regierung zu der am 22. August 1864 zu Genf abgeschlossenen Convention wegen Verbesserung des Loses der im Kriege verwundeten Militärs; — welcher Beitritt von dem Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft namens der hiebei betheiligten contrahierenden Staaten mittelst Gegen-Erklärung ddo. Bern den 30. Juli 1866 acceptiert worden ist.

Der unterzeichnete k. k. Minister des kaiserlichen Hauses und des Äußern erklärt hiemit infolge erhaltener Allerhöchster Ermächtigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät und im Hinblick auf den Artikel 9 der zu Genf am 22. August 1864 von den Regierungen Badens, Belgiens, Dänemarks, Frankreichs, Hessens, der Niederlande, Portugals, Preußens,

Sardiniens, Spaniens, der Schweiz und Württembergs*) abgeschlossenen Convention wegen der Behandlung und Pflege im Felde verwundeter Krieger, dass die Regierung Seiner Majestät des Kaisers der besagten Convention beitritt.

Urkund dessen hat derselbe gegenwärtige Erklärung eigenhändig unterzeichnet und das Siegel des Ministeriums des kaiserlichen Hauses und des Äußern beidrucken lassen.

Wien, den 21. Juli 1866.

Pariser Declaration

vom 16. April 1856 über die Rechte der Neutralen.

Die Bevollmächtigten, welche den Pariser Vertrag vom dreißigsten März Eintausend achthundert sechsundfünfzig unterzeichnet haben,

in Erwägung,

dass das Seerecht in Kriegszeiten durch lange Zeit der Gegenstand bedauerlicher Streitigkeiten gewesen ist;

dass die Ungewissheit des Rechtes und der Pflichten in dieser Beziehung zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Neutralen und den Kriegführenden Anlaß gibt, aus welchen ernste Schwierigkeiten und selbst Conflicte entstehen könnten;

dass es folglich vortheilhaft ist, eine gleichmäßige Rechtsanschauung in einem so wichtigen Punkte festzustellen;

daß die auf dem Congresse zu Paris versammelten Bevollmächtigten den Absichten, von welchen ihre Regierungen beseelt sind, nicht besser zu entsprechen vermögen, als indem sie in dieser Hinsicht in die völkerrechtlichen Beziehungen feststehende Grundsätze einzuführen trachten;

sind, hierzu mit der gehörigen Vollmacht versehen, übereingekommen, sich über die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes zu verständigen, und haben nach erzieltem Einverständnisse folgende feierliche Erklärung erlassen:

1. Die Caperei ist und bleibt abgeschafft.

2. Die neutrale Flagge deckt die feindliche Ware, mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande.

---

*) Nachträglich sind noch beigetreten: Schweden, Griechenland, Großbritannien, Mecklenburg-Schwerin, die Türkei und Bayern.

3. Die neutrale Ware kann mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande unter feindlicher Flagge nicht mit Beschlag belegt werden.

4. Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heißt, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreichend stark ist, um dem Feinde die Annäherung an das Ufer wirklich verwehren zu können.

Die Regierungen der unterzeichneten Bevollmächtigten verpflichten sich, diese Erklärung zur Kenntnis derjenigen Staaten zu bringen, die nicht zur Theilnahme an dem Pariser Congresse berufen waren, und dieselben zum Beitritte einzuladen.

In der Überzeugung, dass die so eben kundgegebenen Grundsätze von der ganzen Welt nur mit Dankbarkeit aufgenommen werden können, zweifeln die unterzeichneten Bevollmächtigten nicht, dass die Bemühungen ihrer Regierungen, um die Annahme derselben allgemein zu machen, von vollständigem Erfolge gekrönt sein werden.

Die gegenwärtige Erklärung ist und wird nur zwischen denjenigen Mächten verbindende Kraft haben, die derselben beigetreten sind oder beitreten werden.

So geschehen zu Paris den 16. April 1856.

Erlass der Ministerien des Äußern, des Innern, der Justiz, des Handels, der Finanzen und des Armee-Ober-Commando vom 11. Mai 1859

giltig für alle Kronländer, womit Anordnungen über Schiffahrts- und andere Verkehrs-Verhältnisse während der Kriegszeit kundgemacht werden.

Aus Anlass des mit Frankreich und Sardinien ausgebrochenen Krieges werden hiemit, infolge Allerhöchster Genehmigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät vom 11. Mai 1859, folgende Anordnungen bekannt gemacht, nach welchen sich sowohl sämmtliche k. k. Civil- und Militärbehörden, als auch alle k. k. österreichischen Unterthanen zu richten haben.

§. 1. Mit Bezug auf die Declaration der am Pariser Congresse vertretenen Mächte vom 16. April 1856 (Reichs-Gesetz-Blatt vom Jahre 1856, Nr. 69), womit besondere Be-

stimmungen über das Seerecht in Kriegszeiten vertragsmäßig festgesetzt worden sind, wird hiemit den k. k. Militär- und Civilbehörden die strenge Beobachtung dieser in der Anlage neuerdings kundgemachten Bestimmungen zur Pflicht gemacht.

Insbesondere wird den österreichischen Handelsschiffen die Kaperei unbedingt untersagt. Auch ist allen österreichischen Unterthanen jede Theilnahme an der Führung, Bemannung oder Ausrüstung von Kapern unter was immer für einer Flagge verboten.

Wer gegen diese Verbote handelt, unterliegt den durch die österreichischen Strafgesetze für den Raub bestehenden Bestimmungen.

§. 2. Den französischen und sardinischen Kauffahrteischiffen, welche sich gegenwärtig in österreichischen Häfen befinden, wird in der Erwartung eines reciproken Vorganges von Seite ihrer Regierungen gestattet, ihre Ladungen fördersamst einzunehmen und ungehindert ins Ausland abzugehen, vorausgesetzt, dass sie keine Kriegs-Contrebande oder überhaupt verbotene Gegenstände an Bord führen.

Über die Behandlung der etwa später vorkommenden feindlichen Kauffahrteischiffe wird die Bestimmung einstweilen vorbehalten.

§. 3. Während die kaiserlich österreichische Regierung ihre sämmtlichen Handelshäfen für die Kauffahrteischiffe neutraler Nationen zum Behufe des erlaubten Verkehres mit dem Auslande während der Dauer dieses Krieges offen lässt, kann sie jedoch keine Verantwortlichkeit auf sich nehmen für allen Schaden und Verlust, den solche Schiffe durch die eigenen oder fremden Kriegsoperationen erleiden können.

§. 4. Den österreichischen Handelsschiffen ist der Verkehr mit den feindlichen Häfen verboten.

Andere Fahrten in das Ausland mit allen Gegenständen, deren Ausfuhr nicht untersagt ist, und im Auslande zwischen den neutralen Häfen, sowie die Fahrten zwischen den österreichischen Häfen untereinander bleiben den österreichischen Handelsschiffen auf ihre eigene Gefahr gestattet.

§. 5. Es ist den Handelsschiffen überhaupt verboten, folgende Gegenstände aus den österreichischen Häfen ohne Unterschied zur See nach was immer für einer Bestimmung auszuführen:

a) Geschütze, Waffen und Waffenbestandtheile aller Art;
b) Blei, Schwefel, Pulver, Salpeter, Chilisalpeter, Zündhütchen, Kugeln und sonstige Kriegsmunition;
c) Militär-Ausrüstungsgegenstände aller Art;
d) Pferde und Maulthiere.

Die hier aufgeführten Gegenstände können durch Handelsschiffe unter allen Umständen und auch zwischen österreichischen Häfen nur im Auftrage der k. k. Militärbehörden verfrachtet werden.

§. 6. Es ist den Handelsschiffen verboten, Schiffsausrüstungs-Gegenstände, als: Segeltuch, Takelwerk, Anker, Ketten, Schiffahrtsmaschinen und deren Bestandtheile, dann Steinkohlen, endlich Schiffbauholz und folgende Proviantgegenstände, nämlich: Schlacht- und Stechvieh; — rohes und zubereitetes Fleisch; — aus den österreichischen Seehäfen ohne Unterschied ins Ausland zu führen. Desgleichen dürfen Schiffe und Fahrzeuge aller Art nicht ins Ausland gebracht werden.

In besonderen Fällen sind die Gouvernementschefs ermächtiget, die Ausfuhr solcher Gegenstände nach gewissen Bestimmungsorten gegen Sicherstellung für das Anlangen an denselben mit eigenen Legitimationsscheinen zu gestatten.

Zwischen den österreichischen Häfen untereinander ist die Verfrachtung dieser Gegenstände bis auf Weiteres erlaubt.

§. 7. Die k. k. österreichischen Gesandtschaften und Consulate in den neutralen Ländern sind aufgefordert, den österreichischen Schiffsführern und allen österreichischen Unterthanen den durch die völkerrechtlichen Principien und Tractate begründeten und je nach den Umständen thunlichen Schutz zu gewähren.

§. 8. Allen österreichischen Schiffscapitänen und Schiffsführern und allen österreichischen Unterthanen überhaupt ist es verboten, den feindlichen Kriegsgeschwadern oder Kriegsschiffen, sowie den feindlichen Truppen in was immer für einer Art Unterstützung oder Hilfe zu leisten, sei es durch Zufuhr von Mannschaft, Proviant, Waffen, Munition oder Kriegscontrebande aller Art, sei es durch Mittheilung von Nachrichten, Überbringung von Briefen, oder Dienstleistungen ähnlicher Art; dies alles unter Androhung der durch das Strafgesetz über Verbrechen, Vergehen und Übertretungen,

dann durch die k. k. Militärgesetze und Vorschriften festgestellten Strafen.

§. 9. Hinsichtlich der Zulassung neutraler Kriegsschiffe in den österreichischen Häfen bleibt es vorläufig bei den Bestimmungen des Kriegsministerial-Erlasses vom 29. Jänner 1850 (Reichs-Gesetz-Blatt 1850, Nr. 40), dann der Consularverordnung des Armee-Ober-Commando vom 9. August 1854 (Reichs-Gesetz-Blatt 1854, Nr. 205) und den betreffenden Instructionen.

§. 10. Französische und sardinische Unterthanen, ohne Rücksicht auf den Stand, dem sie angehören, können sich in Österreich während des Krieges, sowie bisher ungestört aufhalten, insoferne sie sich bei ruhigem Betriebe ihrer Geschäftsangelegenheiten den bestehenden Gesetzen und Vorschriften gemäß benehmen.

§. 11. Die Anordnungen treten mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Graf Buol-Schauenstein m. p. Freiherr von Bach m. p.
Graf Nádasdy m. p. Ritter von Toggenburg m. p.
Freiherr von Bruck m. p.
In Vertretung Seiner kaiserlichen Hoheit des Herrn Chefs des Armee-Ober-Commando:
Freiherr von Eynatten m. p., F. M. L.

Verordnung der Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz, des Handels, des Krieges und der Marine vom 3. März 1864,

betreffend die Aufbringung feindlicher und verdächtiger Schiffe durch österreichische Kriegsschiffe, aus Anlass der von der königlich dänischen Regierung gegen die österreichischen und preussischen Handelsschiffe, sowie gegen die Handelsschiffe der übrigen deutschen Bundesstaaten angeordneten Feindseligkeiten.

§. 1. Die Aufbringung von feindlichen und verdächtigen Schiffen darf in Gemäßheit des I. Absatzes der Declaration ddo. Paris, 16. April 1856, welcher die Caperei untersagt (Reichs-Gesetz-Blatt vom Jahre 1856, Nr. 69), ausschließlich nur durch Schiffe der k. k. Kriegsmarine geschehen, und sind deren Schiffscommandanten verpflichtet, nachstehend bezeichnete Fahrzeuge aufzubringen:

a) Schiffe, welche dem feindlichen Staate oder dessen Unterthanen angehören;

b) Schiffe, deren Neutralität nicht gehörig legitimiert ist (§. 4), oder welche nach den Bestimmungen dieser Verordnung (§. 5) als verdächtig erscheinen.

§. 2. Schiffe neutraler Mächte oder ihrer Unterthanen, wem immer die Ladung gehöre, dürfen nicht aufgebracht werden, vorausgesetzt, dass

a) die auf Schiff und Ladung bezüglichen Papiere in Ordnung sind (§. 4),

b) das Schiff nicht mit Kriegscontrebande, die für den Feind bestimmt ist, beladen, oder

c) auch sonst nicht nach den Bestimmungen des vorhergehenden Paragraphen der Aufbringung unterworfen ist.

§. 3. Auf neutralem See-Territorium darf kein Schiff angehalten oder aufgebracht werden.

§. 4. Die Neutralität eines Schiffes wird durch die Papiere dargethan, welche nach den Gesetzen der Heimat des betreffenden Schiffes zur Legitimierung der Nationalität desselben erforderlich sind.

§. 5. Als verdächtig anzuhalten und zur Untersuchung aufzubringen sind:

a) Schiffe, welche doppelte oder wahrscheinlich falsche Papiere haben;

b) Schiffe, welche keine Papiere haben, oder von denen in Erfahrung gebracht wurde, dass sie ihre Papiere über Bord geworfen oder sonst vernichtet haben, insbesondere, wenn solches erst geschehen, da der Kreuzer in Sicht war;

c) Schiffe, welche nach geschehener Aufforderung des Kreuzers nicht beilegen, oder sich der Visitation von Schiffsräumen oder Behältnissen, in denen muthmaßlich Kriegscontrebande oder Papiere verborgen sind, widersetzen.

§. 6. Als gute Prisen werden angesehen:

a) Schiffe, welche dem feindlichen Staate oder feindlichen Unterthanen gehören, sowie das feindliche Gut an Bord solcher Schiffe.

Neutrales Gut an Bord feindlicher Schiffe, das keine Kriegscontrebande ist, kann nach Absatz 4 der

obcitierten Declaration, ddo. Paris 16. April 1856, nicht als gute Prise angesehen werden.

b) Neutrale Schiffe, deren ganze Ladung aus Kriegscontrebande besteht (vergleiche §. 2 und 7).

Ist nur ein Theil der Ladung Contrebande, so kann der Schiffsführer selbst der Aufbringung entgehen, wenn er die Contrebande freiwillig auf der Stelle oder im nächsten Hafen löscht. Nach geschehener Entlöschung kann das Schiff mit der übrigen Ladung weitersegeln. Die Kriegscontrebande ist als gute Prise anzusehen.

c) Schiffe, welche sich der Anhaltung gewaltsam widersetzen.

d) Vom Feinde genommene und demselben wieder abgenommene österreichische Schiffe, wenn diese nicht als Reprise betrachtet werden können.

e) Als verdächtig aufgebrachte Schiffe (§. 5), woferne der gegen sie vorliegende Verdacht nicht behoben wird.

§. 7. Als Kriegscontrebande werden die nachfolgenden Gegenstände erklärt, jedoch nur dann, wenn sie nach feindlichen Häfen bestimmt sind: Kanonen, Mörser, Drehbassen, alle Arten von Waffen, Bomben, Granaten, Kugeln, Zündhütchen, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Kürasse, Armatursgegenstände, Sättel und Zäume, sowie überhaupt alle Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriegsgebrauche angewendet werden können, mit Ausnahme eines zur Vertheidigung der Mannschaft und des Schiffes erforderlichen, diesem Zwecke angemessenen Vorrathes.

§. 8. Bei Begegnung eines Handelsschiffes, das nicht unter Convoi segelt, hat der Commandant des Kreuzers dasselbe anzurufen, und den Schiffsführer mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen zu lassen.

Ergibt sich hiebei kein begründeter Anstand, so soll er das Schiff in seiner Weiterreise nicht behindern. Findet jedoch der Commandant des Kreuzers Anlass zu gegründetem Verdacht eines ungesetzlichen Sachverhaltes oder betrügerischen Vorganges, so hat er einen Officier abzusenden, um die Umstände genauer zu untersuchen. Bei dieser Untersuchung dürfen die Anhaltenden keine geschlossenen Räumlichkeiten, Tonnen, Kisten, Schränke, Verschläge, Fustagen oder sonstige Behältnisse öffnen oder erbrechen, eben so

wenig eigenmächtig durchsuchen, was von der Ladung lose im Schiff liegt. Besteht aber ein Verdacht wegen irgendwo verborgener Kriegscontrebande oder compromittierender Papiere, so soll der untersuchende Officier die verdächtigen Räume oder Verstecke durch den Schiffer öffnen lassen.

Derjenige Officier, welcher gegen diese Bestimmungen verstößt, ist deshalb zur Verantwortung zu ziehen.

§. 9. Neutrale Handelsschiffe, welche unter Convoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht gehen, unterliegen der Untersuchung nicht. Es genügt in diesem Falle die Erklärung des Convoichefs, dass die Papiere der convoyierten Schiffe in Ordnung sind und dieselben keine Contrebande an Bord haben.

§. 10. Der Aufbringende darf unter eigener Verantwortung von der Ladung eines aufgebrachten Schiffes nichts löschen, verkaufen, vertauschen oder auf irgend eine Weise entfernen oder verloren gehen lassen. Er muss vielmehr im Vereine mit dem Schiffer oder Steuermann auf dem aufgebrachten Schiffe soweit möglich die ganze Ladung unter Siegel und Verschluss legen.

Die Papiere des Schiffes sind von dem Aufbringenden in ein Convolut zu legen, welches mit seinem Amtssiegel und dem Siegel des angehaltenen Schiffers versehen wird.

Das Schiff wird hierauf mit ungeöffneter Ladung (soferne nicht der Schiffer mit Rücksicht auf die Conservierung derselben in die Öffnung willigt) in einen österreichischen Hafen, oder bis zur thunlichen Abstellung in einen solchen nach dem nächsten Platze gebracht, wo das aufgebrachte Schiff in militärischen Gewahrsam genommen werden kann. Nach anderen Plätzen darf das Schiff nur dann gebracht werden, wenn Sturm, Wetter, Mangel an Proviant, feindliche Verfolgung oder sonstige Seenoth es nothwendig machen. Auch in diesem Falle muss der Aufbringende, sobald es die Umstände erlauben, das Schiff mit ungebrochener Ladung nach dem nächsten Hafen, wo sich ein competentes Prisengericht befindet, bringen oder senden.

§. 11. Es soll jedoch, wenn die Ladung aus leicht verderblichen Waren besteht, oder das Schiff havariehalber die Reise nicht fortsetzen kann, dem Aufbringenden gestattet sein, auf eigene Verantwortung oder mit Einwilligung des

Schiffers die zweckmäßigen Verfügungen zum Besten des Schiffes und der Ladung zu treffen.

§. 12. Sobald der Aufbringende mit dem aufgebrachten Schiffe einen österreichischen Hafen erreicht, hat er hievon unverweilt die Meldung an das zur Untersuchung und Aburtheilung berufene Prisengericht zur entsprechenden Amtshandlung zu machen. In gleicher Weise ist diese Anzeige zu erstatten, wenn das aufgebrachte Schiff in einen anderen Hafen gebracht wird, wo sich ein competentes Prisengericht befindet.

§. 13. Der Commandant, welcher die obigen zur Sicherheit der neutralen Schiffahrt gegebenen Bestimmungen übertreten, oder zu deren Schaden seine Macht missbrauchen sollte, wird zur Verantwortung gezogen und kann außerdem zur Vergütung des widerrechtlich zugefügten Schadens verhalten werden.

§. 14. Die Mannschaft eines aufgebrachten Schiffes wird auf Kosten des k. k. Ärars unterhalten und verpflegt, bis das schließliche Urtheil in der Sache gefällt ist. Ergreift jedoch der Schiffer die Berufung gegen das in erster Instanz erflossene Urtheil, so hat er zur Deckung der Kosten, deren Ersatz ihm im Falle der Sachfälligkeit im höheren Rechtszuge auferlegt werden könnte, eine angemessene Caution zu erlegen.

§. 15. Die Mannschaft eines aufgebrachten und verurtheilten Schiffes ist der Localbehörde zu übergeben, und sind die darunter befindlichen feindlichen Unterthanen als Kriegsgefangene zu behandeln. Die Unterthanen befreundeter und neutraler Mächte werden an ihre betreffenden Consuln zur weiteren Veranlassung abgegeben.

§. 16. Ein Exemplar dieser Verordnung soll sich stets auf jedem kreuzenden k. k. Kriegsschiffe befinden.

Kaiserliche Verordnung vom 21. März 1864,

betreffend die Einsetzung von Prisengerichten und das Verfahren bei denselben.

Aus Anlass der von der königlich dänischen Regierung gegen die österreichischen und preussischen Handelsschiffe, sowie gegen die Handelsschiffe der übrigen deutschen Bundes-

staaten verfügten Feindseligkeiten, finde Ich, in Gemäßheit des §. 13 des Grundgesetzes vom 26. Februar 1861, anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Zur Urtheilsfällung in Betreff der, von österreichischen Kriegsschiffen in Gemäßheit der Ministerialverordnung vom 3. März 1864, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 23, aufgebrachten feindlichen und verdächtigen Schiffe und ihrer Ladungen, werden ein Prisengericht erster Instanz in Triest, ein Prisengericht zweiter Instanz in Wien und zur Instruction des Processes vorläufig eine Prisen-Untersuchungscommission in Pola eingesetzt.

§. 2. Die Prisen-Untersuchungscommission in Pola hat unter dem Vorsitze des Hafenadmirals aus vier Stimmführern zu bestehen, nämlich einem Marineauditor, als Untersuchungsrichter und Referenten, einem zur Ausübung des Richteramtes befähigten Civil-Justizbeamten und zwei unparteiischen, auf gewissenhafte Erfüllung ihrer Obliegenheiten zu beeidigenden Beisitzern aus dem Handels- oder Bürgerstande, dann einem Civil-Justizbeamten als Protokollführer.

Denselben können Hilfsbeamte aus dem Status der Marineverwaltung zugetheilt werden.

Die Aufgabe der Commission ist, die Untersuchung zu führen, alle im Interesse der Betheiligten oder zur Förderung der Untersuchung noch vor der Urtheilsfällung erforderlichen Maßregeln in Betreff des Schiffes, der Ladung und der Bemannung zu beschließen und auszuführen, die spruchreifen Untersuchungsacten dem Prisengerichte zur Urtheilsfällung vorzulegen und dessen Erkenntnisse in Vollzug zu setzen.

Die Ministerien des Äußern, der Justiz und der Marine sind ermächtigt, in ähnlicher Weise, nach Bedarf auch an anderen inländischen Hafenplätzen, Prisen-Untersuchungscommissionen mit gleichem Wirkungskreise zu bestellen, sowie, wenn Schiff und Ladung nicht mit der erforderlichen Beschleunigung in einen inländischen Hafen gebracht werden können, den österreichischen Consulaten in auswärtigen Häfen einen Theil der den Prisen-Untersuchungscommissionen zustehenden Amtshandlungen zu übertragen.

§. 3. Das Prisengericht in Triest hat unter dem Vorsitze des Präsidenten des Oberlandesgerichtes aus 6 Stimmführern zu bestehen, nämlich: 3 Räthen des Oberlandesgerichtes,

deren einer das Referat übernimmt, dem Hafenadmiral, einem Rathe der Central-Seebehörde und dem Justizreferenten des Marinecommandos, dann einem Protokollisten des Ober-Landesgerichtes.

Dasselbe urtheilt in erster Instanz über die von der Prisen-Untersuchungscommission dahin einbegleiteten Acten.

§. 4. Das Prisengericht in Wien hat, unter dem Vorsitze des Präsidenten oder eines Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes, aus 6 Stimmführern zu bestehen, nämlich: 3 Räthen des Obersten Gerichtshofes, deren einer das Referat übernimmt, einem Contreadmiral, einem Rathe des Obersten Militär-Gerichtshofes und einem Rathe der Handelsabtheilung des Marineministeriums, dann einem Hofsecretär als Protokollführer.

Dasselbe urtheilt in zweiter und letzter Instanz über die infolge Berufung gegen Erkenntnisse des Prisengerichtes in Triest, eingeleiteten Acten.

§. 5. Aufgebrachte feindliche oder verdächtige Schiffe sind in der Regel in den Kriegshafen von Pola zu führen.

Von der Ankunft des Schiffes hat der Commandant des aufbringenden Kriegsfahrzeuges oder der Führer der Prise bei dem Vorsitzenden der Prisen-Untersuchungscommission sogleich die Meldung zu erstatten.

Der Untersuchungsrichter hat sohin ohne Verzug den Prisenführer über alle erheblichen Umstände der Anhaltung und Aufbringung zu Protokoll zu vernehmen, die etwa schon vorbereitete und unterschriebene *Species facti* einlegen zu lassen und das versiegelte Convolut mit den Schiffspapieren entgegenzunehmen.

Ebenso hat der Untersuchungsrichter den Schiffer des aufgebrachten Schiffes zu verhören, welcher, insolange die sonstigen Betheiligten an Schiff und Ladung sich nicht gemeldet und ausgewiesen haben, als deren Vertreter anzusehen ist, und in Gegenwart des Schiffers und des Prisenführers, das Convolut mit den Schiffspapieren zu entsiegeln und diese zu verzeichnen.

In gleicher Weise hat er, soweit es erheblich erscheint, die Mannschaft, welche bei der Aufbringung oder Führung der Prise mitgewirkt hat, in jedem Falle aber die gesammte Mannschaft des aufgebrachten Schiffes und nach Umständen

die Passagiere zu verhören, und erst nach diesem Verhöre dem Schiffer und der Mannschaft, wenn keine Bedenken entgegenstehen, die Gemeinschaft mit dem Lande zu gestatten.

Die Prisen-Untersuchungscommission hat das eingelaufene Schiff so bald als möglich zu übernehmen, und nöthigenfalls im Einvernehmen mit der Local-Militärbehörde alle Vorkehrungen zu treffen, welche zur Sicherung von Schiff und Ladung, sowie zur Verpflegung und Bewachung der Mannschaft erforderlich sind.

Über Schiff und Ladung hat der Untersuchungsrichter durch beeidete Sachverständige ein Inventar aufnehmen zu lassen. Hiebei sind in Betreff der Ladung die auf dieselbe sich beziehenden Papiere zu benützen; auch kann eine commissionelle Eröffnung oder Entsiegelung der Schiffsräumlichkeiten stattfinden, dagegen ist die Entlöschung der Güter, oder die Aufnahme einer Schätzung nur auf Grund eines Beschlusses der Untersuchungscommission zulässig.

§. 6. Dem Untersuchungsrichter liegt ob, auf Grundlage der ihm von den Parteien zu liefernden Nachweisungen, die vollständige Aufklärung des Sachverhalts sich angelegen sein zu lassen und bei seinen Amtshandlungen das Interesse des Captors und des aufgebrachten Schiffes mit gleicher Sorgfalt im Auge zu behalten.

Er hat die Untersuchung mit möglichster Beschleunigung zu führen und eine Verschleppung derselben durch Anträge, welche auf die Einleitung langwieriger Erhebungen, besonders im Wege der Correspondenz gerichtet sind, nicht stattzugeben.

Für solche Betheiligte an Schiff und Ladung, die sich in Abwesenheit des Schiffers offenbar in der Unmöglichkeit befinden, ihre Rechte selbst oder durch Vertreter rechtzeitig zu wahren, ist die Aufstellung von Curatoren zu veranlassen.

Die Rechte des Captors werden im öffentlichen Interesse durch einen von dem Marinecommando abzuordnenden Vertreter der Kriegsmarine geltend gemacht, welcher in Betreff des Erkenntnisses über die Prise und die Kosten ein bestimmtes Begehren zu stellen hat.

Sind die Erhebungen zu Ende geführt, so hat der Untersuchungsrichter allen Betheiligten Einsicht in die Acten

zu gestatten, auch jeden zur Erklärung aufzufordern, ob er noch etwas zur Wahrung seiner Rechte anzugeben wisse.

Hierauf sind der Vertreter der Kriegsmarine zu einem Schlussworte und die Gegner zu einer Beantwortung binnen einer ihnen zu bestimmenden kurzen Frist zuzulassen und sohin die Acten zu schließen.

Die Untersuchungscommission hat zu prüfen, ob die als abgeschlossen eingelegten Untersuchungsacten vollständig sind, eine allfällige Ergänzung oder Berichtigung derselben anzuordnen und die spruchreife Untersuchung an das Präsidium des Prisengerichtes in Triest einzubegleiten.

§. 7. Die von dem Untersuchungsrichter und dem Protokollisten aufgenommenen Verhöre, Augenscheine, Kunstbefunde oder Verzeichnisse sind den vernommenen Personen vor der Unterfertigung in Gegenwart von zwei Gerichtszeugen, von welchen, falls der Vernommene der Militärgerichtsbarkeit untersteht, wenigstens einer ein Oberofficier sein soll, vorzulesen und die Regelmäßigkeit des Vorganges von den Gerichtszeugen durch ihre Mitfertigung zu bestätigen.

§. 8. Die Prisen-Untersuchungscommission hat sich von dem Gange der Untersuchung im steter Kenntnis zu erhalten, sich erforderlichen Falles von dem Untersuchungsrichter mündlichen Bericht erstatten zu lassen, in die Acten Einsicht zu nehmen und die nothwendigen Vorkehrungen zu beschließen.

§. 9. Folgende Amtshandlungen sind der Beschlussfassung der zusammen zu berufenden Prisen-Untersuchungscommission vorbehalten:

a) die Aufstellung von Curatoren für die Betheiligten an Schiff und Ladung;

b) die Anordnung aller Maßregeln in Betreff des Schiffes und der Ladung, soferne deren Ausführung mit einem größeren Kostenaufwande verbunden oder geeignet ist, den Stand der Dinge zu verändern, insbesondere die Bewilligung zur Entlöschung des Schiffes, zur Aufnahme der Schätzung des Schiffes und der Ladung, zur Reparatur des ersteren, zur Einlagerung der letzteren und zum öffentlichen Verkaufe des einen oder der anderen, gegen gerichtlichen Erlag des Verkaufserlöses, zu

welchem letzteren Schritte jedoch auch die Commission nur dann ermächtiget ist, wenn die Veräußerung mit Zustimmung aller Betheiligten erfolgt, oder zur Rettung vor drohender Entwertung oder vor Verderben dringend geboten ist;

c) die Ausscheidung von Gütern, welche in keinem Falle den Gegenstand einer Prise bilden können, sowie deren Auslieferung an die ausgewiesenen Eigenthümer oder ihre Vertreter, soferne die längere Zurückbehaltung zwecklos wäre, und den Betheiligten zum offenbaren Schaden gereichen würde, jedoch wenn nicht alle Betheiligten ausdrücklich zustimmen, nur gegen entsprechende Cautionsleistung;

d) unter denselben Voraussetzungen die Freigebung des unverdächtigen Schiffes mit Zurücklassung der verdächtigen Ladung;

e) jede Verfügung mit der Mannschaft, soweit eine solche noch vor dem Erfließen der Entscheidung des Prisengerichtes unabweislich erfolgen muss, sowie die Genehmigung der Entlassung unbetheiligter Passagiere;

f) die Gewährung der angesuchten Abhilfe, so oft von Betheiligten gegen eine Amtshandlung des Untersuchungsrichters Einspruch angemeldet oder eine Beschwerde wegen Verzögerung oder Überstürzung der Untersuchung eingebracht wird.

Die Ergreifung eines Rechsmittels gegen Amtshandlungen der Prisen-Untersuchungscommission an das Prisengericht erster Instanz im Zuge der Untersuchung ist nicht zulässig. Allfällige Beschwerden dieser Art sind zu Protokoll zu nehmen und die Entscheidung darüber hat von dem Prisengerichte gleichzeitig mit der Fällung des Spruches erster Instanz über die geschlossenen Untersuchungsacten zu erfolgen.

§. 10. Das Prisengericht erster Instanz kann, über die an dasselbe gelangenden Acten, deren Vervollständigung anordnen, namentlich die Betheiligten zur Beibringung weiterer Beweismittel zulassen, und zu diesem Behufe die Acten an die Prisen-Untersuchungscommission zurücksenden.

Schreitet das Prisengericht zur Fällung eines Urtheils, so hat es in diesem nicht bloß darüber zu erkennen, ob das

aufgebrachte Schiff und ob die Ladung und in wie weit die letztere als gute Prise zu betrachten oder als solche nicht anzusehen sei, sondern insbesondere auch noch über die durch diesen Beschluss bedingte Zulassung oder Abweisung angemeldeter Ansprüche von Betheiligten, — über die weiters erforderlichen Verfügungen in Betreff des Schiffes, der Ladung, der Frachtgelder, der bestellten oder zu bestellenden Cautionen; — über die Pflicht zur Tragung der von der Untersuchungscommission liquidierten oder noch zu liquidierenden Kosten, endlich über die definitive Behandlung der Mannschaft — insoferne nicht ein strafgerichtliches Verfahren Platz zu greifen hat — zu entscheiden.

Die Entscheidung über Ersatzansprüche wegen ungerechtfertigter Aufbringung bildet keinen Gegenstand des prisengerichtlichen Spruches.

Bei Fällung des Urtheils haben die anerkannten Grundsätze des Völkerrechtes und insbesondere des internationalen Seerechtes, welche den Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 5. März 1864, Reichsgesetzblatt Nr. 23. zu Grunde liegen, zur Richtschnur zu dienen, und die unter *lit. b)* und *c)* des §. 6 der erwähnten Ministerialverordnung für neutrale Schiffe ausgestellten Normen auch auf österreichische Handelsschiffe und auf die Handelsschiffe alliierter Mächte Anwendung zu finden.

In den Spruch ist die Begründung aufzunehmen, und jedem Betheiligten, welcher während der Untersuchung einen Schriftenempfänger am Sitze der Untersuchungscommission oder des Prisengerichtes angezeigt hat, sowie dem Marinecommando in Triest in Vertretung des Captors, ein Exemplar des Urtheils zuzufertigen, auch dessen Wortlaut durch einmalige Einschaltung in das Amtsblatt der Wiener Zeitung bekannt zu machen, und gleichzeitig eine Abschrift des Erkenntnisses dem Ministerium des Äußern und der Marine mitzutheilen.

§. 11. Wenn binnen 30 Tagen nach der Bekanntmachung durch die Wiener Zeitung, welche die Wirkung einer gerichtlichen Zustellung hat, gegen den Spruch von keinem der Betheiligten bei dem Präsidium des Prisengerichtes in Triest schriftliche Berufung, mit welcher die Rechtsausführung zu verbinden ist, eingelegt wurde, erwächst das Urtheil

in Rechtskraft und sind zum Behufe der Vollziehung desselben sämmtliche Acten an das Prisen-Untersuchungsgericht zurückzuleiten.

Wird von dem Vertreter der Kriegsmarine für den Captor, von dem Schiffer oder von anderen Betheiligten Berufung eingelegt, so steht denjenigen Betheiligten, welchen eine Abänderung des Erkenntnisses zum Nachtheile gereichen kann, frei, von den überreichten Berufungsschriften in der Präsidialkanzlei des Ober-Landesgerichtes in Triest binnen 14 Tagen, nach Ablauf der Berufungsfrist, Einsicht zu nehmen und innerhalb dieser 14 Tage auch schriftliche Gegenausführungen einzulegen.

Nach Ablauf dieser 14 Tage hat das Prisengericht die eingelangten Schriften sammt den Untersuchungsacten an das Präsidium des Prisengerichtes zweiter Instanz in Wien einzubegleiten und die Prisen-Untersuchungscommission hievon zu verständigen.

Jene Punkte des Spruches, in Betreff welcher keine Berufung eingelegt ist, und die sonach in Rechtskraft erwachsen, können über Ansuchen der Betheiligten, bei der Prisen-Untersuchungscommission, ohne Cautionsleistung, diejenigen dagegen, wider welche die Berufung im Zuge ist, nur gegen Leistung vollständiger Caution mittels gerichtlicher Deponierung des bezüglichen Betrages im Gelde oder, soferne die Gegner einwilligen, in anderen Werten in Vollzug gesetzt werden.

In allen Fällen ist jedoch hiezu vorläufig die Genehmigung des Prisengerichtes in Triest einzuholen.

§. 12. Für die Schöpfung und Kundmachung des Urtheils des Prisengerichtes in Wien in zweiter und letzter Instanz gelten gleichfalls die im §. 10 enthaltenen Bestimmungen.

Nach der Fällung des Urtheils ist unter gleichzeitiger Bekanntgebung desselben an die Ministerien des Äußern und der Marine, die Einschaltung in die Wiener Zeitung und die Zufertigung des Urtheils unter Rückschluss der Acten, an das Prisengericht erster Instanz zu veranlassen, welchem letzteren die weitere Sorge für die Verständigung der Betheiligten und des Prisen-Untersuchungsgerichtes und für die Zurückstellung der Acten an dasselbe obliegt.

§. 13. Bei der Vollziehung des Urtheils hat die Prisen-Untersuchungscommission, sofern das Schiff oder die Ladung als gute Prise erklärt wurden, die öffentliche Versteigerung derselben entweder in dem Hafen von Pola oder in einem anderen österreichischen Hafen, mittels Ersuchens an die Local-Gerichtsbehörde zu veranlassen, den Verkaufserlös, nach Abzug der Kosten an die Marine-Kriegscasse abzuführen, und hierüber dem Marinecommando, welchem die Vertheilung der Prisengelder vorbehalten ist, Bericht zu erstatten.

Jedoch dürfen Gegenstände, welche als Kriegscontrebande erklärt sind, nur unter Beobachtung der von dem Marinecommando in jedem einzelnen Falle anzuordnenden Vorsichtsmaßregeln veräußert werden, auch ist der Marineverwaltung das Recht eingeräumt, dieselben um den inventarischen Schätzungswert zu übernehmen, weßhalb in solchen Fällen dem Marinecommando von der bevorstehenden Veräußerung unverweilt, unter Anschluss einer Abschrift des Inventars, Nachricht zu geben ist.

Werden Schiff oder Ladung nicht als gute Prise erklärt, so hat die Prisen-Untersuchungscommission die Freigebung und Rückstellung dieser Gegenstände an die zur Übernahme berechtigten Personen, entweder mit oder ohne Abzug der Kosten nach Anordnung des prisengerichtlichen Erkenntnisses zu veranlassen.

§. 14. Die in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen über die Untersuchung, Entscheidung und Urtheilsvollstreckung in Prisensachen haben mit den durch die Natur der Sache gebotenen Abänderungen auch dann in Anwendung zu kommen, wenn nicht das aufgebrachte Schiff, sondern nur die Ladung, oder wenn — namentlich in dem, der Ministerialverordnung vom 5. März d. J. Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 23, im §. 11 vorgesehenen Falle — nur der Verkaufserlös von Schiff oder Ladung in den Hafen gebracht werden kann, in welchem die Prisen-Untersuchungscommission ihren Sitz hat.

§. 15. Die Localbehörden in den Häfen des Inlandes und die österreichischen Consulate in den Häfen des Auslandes haben in Prisensachen dem von der Prisen-Untersuchungscommission an sie ergehenden Ersuchen unmittelbar zu entsprechen und in Gemäßheit derselben in ihrem Sprengel die

requirierten dringlichen Amtshandlungen nach Thunlichkeit vorzunehmen oder zu veranlassen.

§. 16. Bei allen Beschlüssen der Prisen-Untersuchungscommission und der Prisengerichte entscheidet die Stimmenmehrheit der Votanten. Bei gleichgetheilten Stimmen gibt das Votum des Vorsitzenden den Ausschlag.

Sämmtliche Verhandlungen und Eingaben in Prisensachen genießen die Befreiung von der Stempelgebür.

Die Anwendung der Zoll-, Staatsmonopol- und See-Sanitätsvorschriften hat in einer die Amtshandlungen der Prisen-Untersuchungscommission nicht behindernden Weise zu geschehen.

§. 17. Auf genommene feindliche Fahrzeuge, sowie auf eingebrachte Piratenschiffe, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.

§. 18. Mit dem Vollzuge der gegenwärtigen Verordnung sind die Ministerien des Äußern, der Justiz und der Marine beauftragt.

Wien, am 21. März 1864.

Circular-Verordnung vom 21. October 1864

über die Vertheilung der Prisengelder im Kriege mit Dänemark.

Seine k. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließuung ddo. Schönbrunn, am 19. October 1864, die nachfolgende Vorschrift betreff des Anspruches auf Prisengelder und deren Vertheilung allergnädigst zu genehmigen geruht.

§. 1. Von dem von der Prisen-Untersuchungscommission an das Marinecommando abzuführenden Reinerlöse einer guten Prise ist vorerst jener Betrag abzuziehen, welcher dem laut §. 6 der kaiserlichen Verordnung vom 21. März 1864, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 31, im öffentlichen Interesse aufgestellten Vertreter der Kriegsmarine bei den prisengerichtlichen Verhandlungen zur Deckung der Vertretungskosten in dem betreffenden Prisenprocessfalle vom k. k. Marinecommando auf Grund der diesfälligen Liquidierung zugesprochen wird.

Von dem verbleibenden Betrage kommen in jedem Falle 15% abzuziehen wovon 5% dem Maria-Annenfond, die übrigen 10% aber dem Marineärar als Vergütung der allgemeinen Prisengerichtskosten bestimmt sind.

Der sonach verbleibende Restbetrag bildet den eigentlichen Prisenerlös, welcher dem Captor zuzuwenden ist.

Dieser eigentliche Prisenerlös wird für den Fall, als der Captor zu einer Escadre gehört, in fünf gleiche Theile, falls er ein in selbständiger Mission befindliches k. k. Kriegsschiff ist, in drei gleiche Theile getheilt.

§. 2. Im Falle der Captor zum Verbande einer Escadre gehört und der Prisenerlös sonach in fünf gleiche Theile getheilt wird, gebüren:

1 Theil dem Commandanten des Kriegsschiffes, welches die Prise gemacht hat,

1 Theil dem Stabe desselben,

1 Theil der Mannschaft desselben,

1 Theil dem Escadrecommando, und

1 Theil den übrigen zur betreffenden Escadre im Zeitpunkte der Aufbringung der Prise gehörenden k. k. Kriegsschiffen.

§. 3. War der Captor ein in selbständiger Mission befindliches k. k. Kriegsschiff und wird der Prisenerlös sonach in drei Theile getheilt, so gebürt:

1 Theil dem Commandanten, der die Prise gemacht,

1 Theil dem Stabe, und

1 Theil der Mannschaft des Captors.

§. 4. Derjenige Theil, welcher dem Escadrecommando bestimmt ist, hat nach Portionen, wovon 30 dem Escadrecommandanten, 10 dem Escadreadjutanten, je 5 dem Escadreauditor, Escadre-Chefarzt, Escadre-Kriegscommissär oder sonstigen Escadrereferenten gebüren, vertheilt zu werden.

§. 5. Der dem Stab zugewiesene Theil ist derart zu vertheilen, dass auf dem Gesammt-Detailofficier, wenn dieser mindestens in der Charge eines Linienschiffs-Lieutenants steht, 15 Portionen, Schiffslieutenant oder Hauptmann 10 Portionen, Linienschiffs- oder Fregattenarzt 10 Portionen, Linienschiffsfähnrich-Detailofficier 10 Portionen, Linienschiffsfähnrich 8 Portionen, Corvettenarzt 8 Portionen,

Seecadetten und Eleven 4 Portionen, Schiffswundärzte, Geistliche, Verwaltungsbeamte je 5 Portionen, erste Maschinisten 5 Portionen, Maschinenbeamte 4 Portionen entfallen.

§. 6. Der für die Mannschaft des Captors bestimmte Theil hat derart vertheilt zu werden, dass auf den Lootsen 6 Portionen, Bootsmann I. Classe 6 Portionen, Bootsmann II. Classe 5 Portionen, Oberstückmeister (Detailführer) 5 Portionen, Oberstückmeister ohne Detail 4 Portionen, Stückmeister (Detailführer) 4 Portionen, Bootsmann III. Classe und Obersteuermann mit Detail 4 Portionen, Bootsmann III Classe und Obersteuermann, Stückmeister ohne Detail und Feldwebel 3 Portionen, Schiemann, Steuermann I. Classe, Unterstückmeister mit Detail 3 Portionen, dieselben ohne Detail, sowie der Führer $2^1/_2$ Portionen, Quartiermeister, Steuermann II. Classe, Stück-Quartiermeister, Corporal, Maschinenwärter, Segelmacher, Büchsenschmiede, Fassbinder, Zimmerleute und Kalfaterer I. Classe 2 Portionen, Steuerleute III. Classe, Marsgaste, Stückgasten, Gefreite, Büchsenmacher, Segelmacher, Schmiede, Fassbinder, Zimmerleute, Kalfaterer II. Classe $1^1/_2$ Portionen, Matrosen II. und III. Classe, Stückmatrosen II. Classe, Gemeine der Infantterie, Tambour, Hornisten, Köche, Speisemeister, Schmiede, Zimmerleute, Kalfaterer, Segelmacher, Fassbinder III. und IV. Classe, Musikant, Schiffsjunge, Officiersdiener und Volontärs je 1 Portion entfallen.

§. 7. Der den übrigen k. k. Schiffen der Escadre nach §. 2 bestimmte Theil hat in drei Theile getheilt zu werden, wonach 1 Theil unter die Commandanten der k. k. Schiffe nach Anzahl der Köpfe ohne Unterschied der Charge, der zweite Theil unter den Stäben der k. k. Schiffe nach den im §. 5 bestimmten Portionen und der dritte Theil unter die Mannschaft nach dem im §. 6 bestimmten Portionenausmaß zu vertheilen ist.

Bei der Vertheilung der auf die Stäbe und Mannschaften der Escadreschiffe entfallenden Beträge ist die Portionenanzahl ohne Rücksicht auf die Anzahl der Schiffe nach Anzahl der Köpfe zu bemessen.

§. 8. Zum Stabe oder sonst zur Equipage eines Kriegs-Fahrzeuges gehörige Individuen, welche erhaltener Wunden

wegen oder krankheitshalber zeitlich ausgeschifft werden, behalten das Recht auf ihren Antheil auch von jenen Prisen, die nach ihrer Ausschiffung gemacht wurden, und zwar insolange, als sie in der Schiffsrolle geführt und ihre Stelle nicht ersetzt worden ist.

§. 9. Erscheinen zur Zeit, als k. k. Kriegs-Fahrzeuge sich mit feindlichen Schiffen im Gefechte befinden oder eine feindliche Prise aufzugreifen im Begriffe sind, andere k. k. Schiffe, und zwar bevor das feindliche Fahrzeug die Flagge gestrichen oder ein Kauffahrteischiff in Besitz genommen worden, so haben solche Schiffe, wenn sie durch ihr Erscheinen zur Entmuthigung des Feindes oder zur Verhinderung eines möglichen Entkommens desselben beigetragen haben, wenn sie auch nicht zu derselben Escadre gehören, gleiche Ansprüche wie der Captor, beziehungsweise Sieger selbst, und wird das Prisengeld in gleiche Theile unter sie vertheilt.

§. 10. In einer offenen Schlacht ist jenes Schiff als Captor anzusehen, vor dem ein feindliches Fahrzeug die Flagge gestrichen, selbst wenn die Besetzung und Escortierung des eroberten feindlichen Kriegsschiffes durch ein anderes k. k. Kriegsschiff geschieht.

In zweifelhaften Fällen steht dem Marinecommando die Entscheidung zu, welches Schiff in Bezug auf die Vertheilung der Prisen als Captor zu betrachten sei.

§. 11. Genommene Schiffe der feindlichen Kriegsmarine sammt allem auf denselben befindlichen Gute fallen ohne Unterschied, ob die Wegnahme nach vorausgegangenem Kampfe oder etwa ohne Kampf, ob auf hoher See oder in einem eroberten Hafenorte durch k. k. Kriegsschiffe oder etwa durch Landtruppen erfolgte, unter allen Umständen dem k. k. Marineärar anheim, ohne dass es eines prisengerichtlichen Zuspruches bedarf und ohne dass den Captoren ein Anrecht auf den Wert von derlei Kriegsbeute gebürt.

Werden von Sr. Majestät dem Kaiser für im Kampfe eroberte oder in Grund gebohrte feindliche Kriegsschiffe über Antrag des Marineministeriums in besonderen Fällen Prämiengelder bewilligt, so hat deren Vertheilung, wenn nichts anderes angeordnet wird, in gleicher Weise stattzu-

finden, wie dies bezüglich des eigentlichen Prisenerlöses in der gegenwärtigen Vorschrift bestimmt ist.

§. 12. Wurden Schiffe, die zwar dem feindlichen Staate, jedoch nicht seiner Kriegsmarine angehören, nach erfolgter prisengerichtlicher Behandlung in Gemäßheit des Absatzes *a)* des §. 6 der Ministerialverordnung vom 3. März 1864, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 10, als gute Prise erklärt, so gebürt der gesammte Prisenerlös ohne Unterschied, ob die Ladung feindliches Staats- oder feindliches Privateigenthum war, den Captoren und ist nach gegenwärtiger Vorschrift zu vertheilen.

Der prisengerichtlichen Untersuchungscommission steht die Entscheidung zu, ob das vor dieselbe bestellte, dem feindlichen Staate gehörige Schiff als Kriegsschiff anzusehen ist oder nicht; und ist selbes im ersteren Falle sofort dem Marineärar zu übergeben; im zweiten Falle aber nach der kaiserlichen Verordnung vom 21. März 1864 der prisengerichtlichen Behandlung zu unterziehen.

In zweifelhaften Fällen hat der Präses der Prisen-Untersuchungscommission die Anfrage an das Marineministerium zu stellen, welches nach Umständen mit anderen Ministerien das Einvernehmen pflegen und die Entscheidung treffen wird.

§. 13. Wenn die k. k. Marine bei der Belagerung, Blockierung oder sonstiger Einschließung einer von der k. k. Landtruppe angegriffenen feindlichen Seefestung mitwirkt, hat weder die Landtruppe auf die während dieser Zeit von der Marine allein in offener See gemachten Prisen, noch die Marine auf das von der Landtruppe am Lande eroberte feindliche Ärarialgut oder auf eine sonstige gesetzmäßig zuständige Beute Anspruch.

§. 14. Werden von der k. k. Kriegsmarine an der Küste oder in Hafenorten gute Prisen gemacht und haben bei der Erbeutung dieser feindlichen Schiffe k. k. Landtruppen thätig mitgewirkt, so kommt der eigentliche Prisenerlös in so viele Theile zu theilen, als die Personenzahl der Bemannung der bezüglichen, an der Action betheiligten Kriegsschiffe und der mitgewirkt habenden Landtruppen, ohne Rücksicht auf die Rangsstufen beträgt. Der auf die Seetruppen entfallende Antheil ist nach gegenwärtiger

Vorschrift zu vertheilen. Der den Landtruppen zukommende Antheil des Prisenerlöses ist dem Kriegsministerium zu übermachen, welches mit Rücksicht auf die Umstände in jedem einzelnen Falle bestimmen wird, in welcher Art der Prisenerlös unter die betreffende Truppe zu vertheilen kommt.

§. 15. Das Marinecommando hat durch eine unparteiische Commission den Prisengelder-Vertheilungsentwurf auf Grund dieser Vorschrift verfassen zu lassen, denselben zu prüfen, nach Umständen zu rectificieren oder zu genehigen und die weiteren Verfügungen zur Auszahlung zu treffen, wogegen niemandem eine Einsprache zusteht.

In Fällen, wo der Landtruppe ein Prisenantheil gebührt, ist vom Kriegsministerium zu obiger Commission ein unbetheiligtes Commisionsmitglied abzuordnen.

§. 16. Wenn Schiffe einer alliierten Seemacht bei Eroberung feindlicher Kriegsschiffe oder Aufbringung feindlicher Handelsschiffe mitwirken, so hat die Vertheilung der Prisen nach den jeweilig stipulierten Staatsverträgen zu geschehen.

In Abgang derselben finden die obigen Bestimmungen auch gegenüber der alliierten Kriegsschiffe ihre Anwendung.

Hiervon geschieht die Verlautbarung zur Wissenschaft und Darnachachtung.

Kaiserliche Verordnung vom 13. Mai 1866,

zur weiteren Ausführung der den Schutz des Handels zur See in Kriegszeiten bezweckenden Declaration des Pariser Friedens-Congresses vom 16. April 1856. Giltig für das ganze Reich.

Mit Bezug auf die Declaration der am Friedens-Congress in Paris vertretenen Mächte vom 16. April 1856, womit über die Abschaffung der Kaperei und über die Rechte der Neutralen internationale Grundsätze vereinbart wurden, welche zum Zwecke haben, die durch die Unsicherheit des öffentlichen Rechtes gesteigerten nachtheiligen Einwirkungen eines Krieges auf den Handel zur See nach Thunlichkeit zu mildern, und in der Absicht zur weiteren Verwirklichung dieses Zweckes, soweit dies von Österreich abhängig ist, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit beizutragen, — finde Ich nach Anhörung Meines Ministerrathes zu verordnen:

Art. I. Handelsschiffe und ihre Ladungen können aus dem Grunde, dass dieselben einem Lande angehören, mit welchem Österreich im Kriege ist, von österreichischen Kriegsfahrzeugen zur See nicht aufgebracht, noch von österreichischen Prisengerichten als gute Prise erklärt werden, wenn die feindliche Macht den österreichischen Handelsschiffen gegenüber die Gegenseitigkeit beobachtet. Die Beobachtung der Gegenseitigkeit wird bis zum Nachweise des Gegentheiles angenommen, wenn eine gleich günstige Behandlung der österreichischen Handelsschiffe von Seite der feindlichen Macht durch die bekannten Grundsätze ihrer Gesetzgebung oder durch die vor dem Beginne der Feindseligkeiten von ihr verkündeten Erklärungen verbürgt ist.

Art. II. Auf Handelsschiffe, welche Kriegs-Contrebande führen oder rechtsverbindliche Blockaden brechen, findet die Bestimmung des Artikels I keine Anwendung.

Art. III. Meine Minister des Krieges und der Justiz sind mit dem Vollzuge der gegenwärtigen Verordnung beauftragt.

Kaiserliche Verordnung vom 9. Juli 1866,

betreffend die Anhaltung, Aufbringung und prisengerichtliche Behandlung von feindlichen und verdächtigen Schiffen nach Ausbruch des Krieges zur See.

Die Grundsätze, welche über die Abschaffung der Kaperei und über die Rechte der Neutralen im Seekriege von den am Friedens-Congresse zu Paris vertretenen Mächten mit Declaration vom 16. April 1856 vereinbart wurden, und die Bestimmungen Meiner kaiserlichen Verordnung vom 13. Mai 1866 über die, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit auch den feindlichen Handelsschiffen zu gewährende günstige Behandlung, haben in dem gegenwärtigen Kriege zur Anwendung zu kommen, wie folgt:

§. 1. Die Commandanten österreichischer Kriegsfahrzeuge sind berechtigt und nach Maß ihrer Mittel verpflichtet, alle Schiffe zur prisengerichtlichen Untersuchung aufzubringen:

a) welche feindliches Staatseigenthum sind,

b) welche sich der Anhaltung mit Gewalt widersetzen, dieselben mögen der feindlichen oder einer neutralen Flagge angehören.

§. 2. Außer diesen Fällen sind feindliche Schiffe, so lange der Feind die Gegenseitigkeit beobachtet, sowie neutrale Schiffe, nur dann aufzubringen:

a) wenn sie eine rechtsverbindliche Blockade zu brechen unternehmen,

b) wenn sie Kriegscontrebande führen,

c) wenn sie einer der hier sub *a)* oder *b)* bezeichneten Übertretungen verdächtig sind.

§. 3. Als verdächtig im Sinne des §. 2 lit. *c)* sind feindliche und neutrale Schiffe anzusehen:

1. wenn sie doppelte oder wahrscheinlich falsche oder gefälschte Papiere führen;

2. wenn sie keine Papiere führen oder ihre Papiere beseitigt haben, zumal wenn dies erst geschehen ist, nachdem das Kriegsfahrzeug in Sicht war;

3. wenn sie nach erfolgter Aufforderung nicht beilegen oder nicht stoppen oder der Durchsuchung von Schiffräumen oder Behältnissen sich widersetzen, in welchen muthmaßlich Kriegscontrebande oder die Papiere sich befinden;

4. wenn gegen dieselben andere gleich starke oder noch stärkere Verdachtsgründe der Übertretungen lit. *a)* oder *b)* des §. 2 sich ergeben.

§. 4. Folgende Gegenstände werden, soferne sie für den Feind oder einen feindlichen Hafen bestimmt sind, als Kriegscontrebande erklärt: Kanonen, Mörser, Drehbassen, alle Arten von Waffen, Zündhütchen, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Bomben, Granaten, Kugeln, Schießbaumwolle, Kürasse, Armatursgegenstände, Pferde, Sättel, Zäume, sowie alle Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriegsgebrauche angewendet werden, mit Ausnahme eines zur Vertheidigung der Mannschaft und des Schiffes erforderlichen, diesem Zwecke angemessenen Vorrathes.

§. 5. Als gute Prise haben zu gelten:

a) Schiffe, welche feindliches Staatseigenthum sind (§. 1 lit *a*) nebst ihrer Ladung; jedoch ist das neutrale Gut am Bord derselben, mit Ausnahme der Kriegscontrebande, frei;

b) Schiffe, welche sich der Anhaltung mit Gewalt widersetzen (§. 1. lit. *b*);

c) Schiffe, welche es unternommen haben, eine rechtsverbindliche Blockade zu brechen (§. 2 lit. *a*) nebst ihrer Ladung;

d) Schiffe, welche Kriegscontrebande führen (§. 2 lit. *b*), jedoch nur dann, wenn die Menge der Kriegscontrebande im Verhältnisse zur übrigen Ladung erheblich ist;

e) Schiffe, welche als verdächtigt aufgebracht worden sind (§. 2 lit. *c* und §. 3), soferne die vorliegenden Verdachtsgründe durch die Untersuchung nicht beseitigt wurden;

f) die Kriegscontrebande (§. 4), gleichviel wem sie gehöre, in welcher Menge und am Bord welcher Schiffe dieselbe angehalten worden sei.

§. 6. Das auf den aufgebrachten Schiffen befindliche freie Gut ist, sobald es als solches erkannt wird, den Eigenthümern schleunigst zurückzustellen.

§. 7. Führer und Mannschaft des aufgebrachten Schiffes, sowie die Passagiere, sind soferne ihnen weder eine absichtliche Unterstützung des Feindes, noch sonst eine durch die Strafgesetze verpönte Handlung zur Last fällt, in Freiheit zu setzen, und, wenn es die Vorsicht erfordert, über die Grenze zu bringen, vorausgesetzt, dass ihre Anwesenheit zum Zwecke der prisenrechtlichen Untersuchung nicht benöthigt wird. So lange letzteres der Fall ist, ist für ihren Unterhalt auf Staatskosten zu sorgen.

Individuen, welche sich einer absichtlichen Unterstützung des Feindes verdächtig gemacht haben, sind bis zur Entkräftung des Verdachtes als Kriegsgefangene zu behandeln.

§. 8. Österreichische Schiffe, die vom Feinde weggenommen und demselben von österreichischen Kriegsfahrzeugen wieder abgenommen wurden, sind in allen Fällen den Eigenthümern ohne Entgelt lediglich gegen Ersatz der allfälligen Bergeauslagen zurückzustellen.

§. 9. Auf neutralem Seegebiete darf eine Anhaltung und Aufbringung nicht stattfinden.

§. 10. Bei der Anhaltung und Durchsuchung haben die Commandanten der österreichischen Kriegsfahrzeuge folgendes Verhalten zu beobachten:

Der Commandant signalisiert dem Schiffe beizulegen oder zu stoppen, und lässt sodann den Schiffer mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen. Ergibt sich hiebei kein Bedenken, so hat er das Schiff in seiner Weiterreise nicht zu behindern. Findet er jedoch begründeten Anlass zu dem Verdachte, dass das Schiff der Aufbringung unterliege, so hat er einen Officier zur genauen Ermittlung des Verdachtes auf das Schiff zu senden. — Hiebei dürfen eigenmächtig keine geschlossenen Räumlichkeiten, Tonnen, Kisten, Schränke, Verschläge, Fustagen oder sonstige Behältnisse geöffnet oder erbrochen, auch nicht durchsucht werden was von der Ladung lose im Schiffe liegt, wohl aber ist der Schiffer anzuhalten, diejenigen Behältnisse u. s. w. im Schiffe öffnen zu lassen, deren Eröffnung der Officier für erforderlich erachtet.

Derjenige Officier, welcher gegen diese Bestimmungen verstößt, ist deshalb zur Verantwortung zu ziehen.

§. 11. Neutrale Handelsschiffe, welche unter Convoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht gehen, unterliegen der Untersuchung nicht. Es genügt in diesem Falle die Erklärung des Convoi-Commandanten, dass die Papiere der convoyierten Schiffe in Ordnung sind und dass dieselben keine Kriegscontrebande an Bord haben.

§. 12. Hat der Commandant ein Schiff aufgebracht, so liegt ihm ob, unter eigener Verantwortung darüber zu wachen, dass von dessen Ladung nichts gelöscht, verkauft, vertauscht oder auf irgend eine Weise entfernt werde oder verloren gehe. Er muss zu diesem Ende im Vereine mit dem Schiffer oder Steuermann auf dem aufgebrachten Schiffe soweit möglich die ganze Ladung unter Siegel und Verschluss legen.

Die Schiffspapiere hat der Commandant nebst einem von ihm und dem Schiffer unterschriebenen Verzeichnisse in ein Convolut zu legen, welches mit seinem Amtssiegel und dem Siegel des Schiffers versehen wird.

§. 13. Der Commandant hat sohin die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, erforderlichen Falls einen Officier mit Mannschaft auf das Schiff abzuordnen, damit dasselbe mit ungeöffneter Ladung (soferne nicht der Schiffer mit Rücksicht auf die Conservierung derselben in die Öffnung willigt) sicher in den Hafen von Pola, oder wenn dies nicht thunlich ist, in einem anderen Hafen, wo es in militärischen Gewahrsam genommen werden kann, gebracht werde.

Nach andern Plätzen darf das Schiff nur dann gebracht, und solange der Nothfall dauert, belassen werden, wenn Sturm, Wetter, Mangel an Proviant, feindliche Verfolgung oder sonstige Seenoth es nothwendig machen.

§. 14. Im Hafen sind Schiffladung und Mannschaft nebst den versiegelten Schiffspapieren und allen auf die Aufbringung sich beziehenden Schriftstücken gegen Übernahmsbestätigung an die militärische Behörde des Hafens abzugeben, welche wegen Stellung vor die Prisen-Commission das Weitere vorzukehren hat.

§. 15. Wenn das Schiff wegen Havarie nicht in den Hafen (§. 14) gebracht werden kann, oder wenn die Ladung aus leicht verderblichen Waren besteht, so hat der Commandant des Kriegsschiffes oder der das aufgebrachte Schiff führende Officier nach seinem gewissenhaften Ermessen, unter Mitwirkung des Schiffers, diejenigen Maßregeln zu ergreifen, welche er zum Besten des Schiffes und der Ladung am zweckmäßigsten findet.

§. 16. Der Commandant, welcher die vorstehenden, zur Sicherheit der neutralen Schiffahrt und zur thunlichen Schonung des Handels zur See in Kriegszeiten gegebenen Bestimmungen übertreten oder zu deren Schaden seine Macht missbrauchen sollte, wird zur Verantwortung gezogen, und kann außerdem zur Vergütung des widerrechtlich zugefügten Schadens verhalten werden.

§. 17. Die in dieser Verordnung den feindlichen Handelsschiffen, ihren Ladungen und ihrer Bemannung eingeräumte günstige Behandlung findet nur insoweit statt, als von dem Feinde die Gegenseitigkeit beobachtet wird.

§. 18. Auf die Wegnahme feindlicher Kriegsfahrzeuge und solcher Schiffe, welche im Dienste der feindlichen

Kriegsmacht stehen, finden die Bestimmungen dieser Verordnung keine Anwendung.

§. 19. Zur Aburtheilung der Prisen sind Prisengerichte einzusetzen, wobei die in Meiner Verordnung vom 21. März 1864, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 31, enthaltenen Grundsätze zur Richtschnur zu dienen haben.

§. 20. Mit der Vollziehung der gegenwärtigen Verordnung sind Meine Minister des Krieges und der Justiz beauftragt.

Wien, den 9. Juli 1866.

Ad Artikel „Neutralisation".

Suezcanal-Convention vom 29. October 1888.

Vertragsmächte: Österreich-Ungarn, das Deutsche Reich, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Russland und Türkei.

Art 1. Der maritime Suezcanal wird stets, in Kriegszeiten wie in Friedenszeiten, jedem Handels- oder Kriegsschiffe ohne Unterschied der Flagge frei und offen stehen.

Dementsprechend kommen die hohen vertragschliessenden Theile überein, die freie Benützung des Canals in Kriegs- wie in Friedenszeiten nicht zu beeinträchtigen.

Der Canal wird niemals der Ausübung des Blockaderechtes unterworfen werden.

Art. II. Die hohen vertragschliessenden Theile erkennen an, dass der Süßwassercanal für den maritimen Canal unentbehrlich ist und nehmen Act von den Verpflichtungen Seiner Hoheit des Khedive gegenüber der allgemeinen Suezcanal-Gesellschaft hinsichtlich des Süßwassercanals, welche Verpflichtungen in einem, ein Exposé und vier Artikel enthaltenden Übereinkommen vom 18. März 1863 festgesetzt worden sind.

Sie verpflichten sich, die Sicherheit dieses Canals und seiner Zuflüsse, deren Funktionieren nicht zu hindern versucht werden darf, nicht zu beeinträchtigen.

Art. III. Die hohen vertragschließenden Theile verpflichten sich desgleichen, das Material, die Anstalten, Bauten und Arbeiten des maritimen und des Süßwassercanals zu respectieren.

Art. IV. Da der maritime Canal laut Artikel I des gegenwärtigen Vertrages in Kriegszeiten selbst den Kriegsschiffen der Kriegführenden als freie Durchfahrt offen steht, so vereinbaren die hohen vertragschließenden Theile, dass kein

Kriegsrecht, kein Act der Feindseligkeit, noch auch irgend ein Act zum Zwecke, die freie Schiffahrt auf dem Canal zu hindern, im Canale und in seinen Einfahrtshäfen, sowie im Umkreise von drei Seemeilen von diesen Häfen ausgeübt werden darf, selbst falls das ottomanische Reich eine der kriegführenden Mächte wäre.

Die Kriegsschiffe der Kriegführenden dürfen sich im Canale und in dessen Einfahrtshäfen nur innerhalb der Grenzen des unbedingten Bedarfes mit Lebensmitteln oder Vorräten versehen. Die Durchfahrt dieser Schiffe durch den Canal hat in der kürzesten Zeit gemäß den bestehenden Vorschriften und ohne anderen Aufenthalt als jenen, welcher aus den Erfordernissen des Dienstes entspringt, zu erfolgen.

Ihr Aufenthalt in Port Said und auf der Rhede von Suez darf 24 Stunden nicht übersteigen, außer im Falle zwingender Nothwendigkeit. In Fällen solcher Art haben sie sobald als möglich auszulaufen. Zwischen dem Auslaufen eines kriegführenden Schiffes aus einem Einfahrtshafen und demjenigen eines Schiffes, welches der feindlichen Macht angehört, hat stets eine Zwischenzeit von 24 Stunden zu liegen.

Art. V. In Kriegszeiten dürfen die kriegführenden Mächte im Canal und in dessen Einfahrtshäfen weder Truppen, noch Munition, noch Kriegsmaterial ausschiffen oder einschiffen. Im Fall eines zufälligen Hindernisses im Canal dürfen jedoch Truppen in Abtheilungen von nicht über 1000 Mann getheilt, nebst dem entsprechenden Kriegsmateriale ein- oder ausgeschifft werden.

Art. VI. Prisen werden in allen Beziehungen ebenso wie die Kriegsschiffe der Kriegführenden behandelt werden.

Art. VII. Die Mächte werden in den Gewässern des Canals (mit Inbegriff des Timsah-Sees und der Bitterseen) kein Kriegsschiff halten. Doch können sie in den Einfahrtshäfen Port Said und Suez Kriegsschiffe stationieren, deren Anzahl zwei für jede Macht nicht übersteigen darf.

Dieses Recht darf von Kriegführenden nicht ausgeübt werden.

Art. VIII. Die in Egypten bestellten Agenten der Signatarmächte des gegenwärtigen Vertrages werden über dessen Ausführung zu wachen haben. Bei jedem Anlasse, wo die Sicherheit des Canals oder die freie Durchfahrt durch denselben

bedroht sein sollte, werden dieselben auf Begehren von Dreien aus ihnen, und unter Vorsitz des Doyens zusammentreten, um die nöthigen Constatierungen vorzunehmen. Sie werden die Regierung des Khedives von der Gefahr, welche sie erkennen, in Kenntnis setzen, damit dieselbe die geeigneten Maßregeln zum Schutze des Canals und zur Sicherung seiner freien Benützung ergreife.

Jedenfalls werden sie einmal jährlich zusammentreten, um die gehörige Durchführung des Vertrages zu constatieren. Letztere Versammlungen werden unter dem Vorsitze eines zu diesem Zwecke von der kaiserlich ottomanischen Regierung zu ernennenden Special-Commissärs stattfinden. Auch ein Commissär des Khedives kann an der Versammlung theilnehmen und im Falle der Abwesenheit des ottomanischen Commissärs den Vorsitz bei derselben führen.

Die Agenten werden insbesondere die Einstellung jeder Arbeit, sowie die Zerstreuung jeder Ansammlung begehren, welche, möge sie auf einem oder dem anderen Ufer des Canals stattfinden, die Beeinträchtigung der Freiheit und vollständigen Sicherheit der Schiffahrt zum Zwecke haben könnte.

Art. IX. Die egyptische Regierung wird innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse, wie dieselben aus den Fermanen hervorgehen, und unter den im gegenwärtigen Vertrage vorgesehenen Bedingungen die erforderlichen Maßregeln ergreifen, um der Durchführung dieses Vertrages Achtung zu verschaffen.

Falls die egyptische Regierung nicht über hinreichende Mittel hiezu verfügen sollte, wird sie sich an die kaiserlich ottomanische Regierung zu wenden haben, welche die erforderlichen Maßnahmen, um diesem Ansuchen zu entsprechen, treffen und die übrigen Signatarmächte der Londoner Declaration vom 17. März 1885 benachrichtigen, sowie, wenn nöthig, sich mit ihnen diesbezüglich ins Einvernehmen setzen wird.

Die Bestimmungen der Artikel IV, V, VII und VIII werden für die Maßnahmen, welche kraft des gegenwärtigen Artikels getroffen werden, kein Hindernis bilden.

Art. X. Ebenso werden die Bestimmungen der Artikel IV, V, VII und VIII kein Hindernis für die Maßnahmen bilden, welche Seine Majestät der Sultan und Seine Hoheit der Khedive, im Namen Seiner kaiserlichen Majestät, und inner-

halb der Schranken der ihm verliehenen Fermane, zu ergreifen genöthigt wären, um durch ihre eigenen Kräfte die Vertheidigung Egyptens, sowie die Aufrechthaltung der öffentlichen Ordnung zu sichern.

Falls Seine kaiserliche Majestät der Sultan, oder Seine Hoheit der Khedive, sich in der Notwendigkeit befinden würden, von den im gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Ausnahmen Gebrauch zu machen, werden die Signatarmächte der Londoner Declaration von der kaiserlich ottomanischen Regierung hievon benachrichtigt werden.

Desgleichen ist wohlverstanden, dass die Bestimmungen der in Rede stehenden vier Artikel in keinem Falle ein Hindernis für die Maßnahmen bilden werden, welche die kaiserlich ottomanische Regierung zu ergreifen für nöthig erachten wird, um durch ihre eigenen Kräfte die Vertheidigung ihrer sonstigen, an der Ostküste des Roten Meeres gelegenen Besitzungen zu sichern.

Art. XI. Die Maßnahmen, welche in den durch Artikel IX und X des gegenwärtigen Vertrages vorgesehenen Fällen getroffen werden, dürfen die freie Benützung des Canals nicht hindern.

In eben diesen Fällen bleibt es untersagt, entgegen den Bestimmungen des Artikels VIII permanente Befestigungen zu errichten.

Art. XII. Die hohen vertragschließenden Theile kommen in Anwendung des, eine Grundlage des gegenwärtigen Vertrages bildenden Principes der Gleichheit hinsichtlich der freien Benützung des Canals darüber überein, dass keiner von ihnen Gebiets- oder Handelsvortheile, noch auch Vorrechte in den etwa künftig bezüglich des Canals abzuschließenden internationalen Vereinbarungen anstreben wird. Die Rechte der Türkei als Territorialmacht sind jedoch vorbehalten.

Art. XIII. Außer den durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages ausdrücklich vorgesehenen Verbindlichkeiten erleiden die souveränen Rechte Seiner kaiserlichen Majestät des Sultans, sowie die Rechte und Immunitäten Seiner Hoheit des Khedive, wie sie aus den Fermanen hervorgehen, keinerlei Eintrag.

Art. XIV. Die hohen vertragschließenden Theile vereinbaren, dass die aus dem gegenwärtigen Vertrage fließenden

Verbindlichkeiten durch die Geltungsdauer der Concessionsurkunden der allgemeinen Suezcanal-Gesellschaft nicht begrenzt sein werden.

Art. XV. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages werden kein Hindernis für die in Egypten in Kraft stehenden Sanitätsmaßnahmen bilden.

Art. XVI. Die hohen vertragschließenden Theile machen sich verbindlich, den gegenwärtigen Vertrag der Staaten, welche denselben nicht unterzeichnet haben, unter Einladung zum Beitritte zur Kenntnis zu bringen.

Art. XVII. Der gegenwärtige Vertrag wird ratificiert und die Ratificationen werden zu Constantinopel binnen einem Monat, oder wenn möglich früher ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt. Geschehen zu Constantinopel, den neunundzwanzigsten October Eintausendachthundertachtundachtzig.

Erlass der Ministerien des Äußern, des Innern, der Justiz und des Handels, sowie des Armee-Obercommando vom 25. Mai 1854,

womit die von den k. k. Behörden und Unterthanen, während des zwischen England, Frankreich und dem osmanischen Reiche einerseits, und Russland andererseits ausgebrochenen Krieges, hinsichtlich des Handels und der Schiffahrt auf dem Meere zu beobachtenden Grundsätze kundgemacht werden.

Aus Anlass des zwischen England, Frankreich und dem osmanischen Reiche einerseits und Russland andererseits ausgebrochenen Krieges werden hiemit infolge Allerhöchster Genehmigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät vom 23. Mai 1854 folgende Anordnungen bekannt gegeben, nach welchen sich sowohl sämmtliche k. k. Civil- und Militärbehörden, als alle k. k. österreichischen Unterthanen zu richten haben.

1. Den k. k. Unterthanen wird die Annahme oder Benützung von Kaperbriefen *(lettres de marque)* unter irgend welcher Form und Flagge, sowie jede wie immer geartete Betheiligung an der Führung, Bemannung oder Ausrüstung von Kapern untersagt. Wer dawider handelt, hat nicht nur keinen Schutz von Seite der k. k. Regierung zu erwarten,

wenn er von einem anderen Staate zur Strafe gezogen wird, sondern er soll auch von den k. k. Strafgerichten nach den für den Raub bestehenden Bestimmungen der österreichischen Strafgesetze behandelt werden, wobei die Annahme von Kaperbriefen als Versuch des Raubes zu betrachten ist.

2. Sollten fremde von einer der kriegführenden Mächte mit Markbriefen versehene Kaper vorkommen, so ist ihnen das Einlaufen in diesseitige Häfen, außer im Falle dringender Seegefahr, nicht zu gestatten, und hat letzteren Falles die Bewachung und die Nöthigung zum schleunigsten Wiederauslaufen einzutreten.

3. Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichischer Flagge Truppen der kriegführenden Staaten zu transportieren oder den Letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrechte oder besonderen allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegscontrebande gelten, zuzuführen.

Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichischen Schiffe im Verkehre mit jenen Staaten nur soviel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist.

Wer gegenwärtiges Verbot übertritt, hat keinen Schutz bei eintretenden rechtmäßigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seite der kriegführenden Staaten bei der k. k. österreichischen Regierung zu erwarten und auch noch eine angemessene Strafe zu gewärtigen.

4. Den österreichischen Schiffen ist das Einlaufen in solche Plätze und Häfen untersagt, die von einer der kriegführenden Mächte belagert, oder mit Aufstellung einer angemessenen Streitkraft thatsächlich blockiert sind, da sie sonst sich weder der Freiheit der neutralen Flagge zu erfreuen, noch eine Schutzleistung oder Verwendung von Seite der k. k. Regierung zu erwarten hätten.

5. Außer diesem Falle sind die österreichischen Handelsschiffe nicht beschränkt, ungeachtet des bestehenden Krieges, ihren Handel und Verkehr mit den Häfen der im Kriege begriffenen Mächte fortzutreiben, und ebenso dürfen auch die Kauffahrteischiffe der kriegführenden Staaten wie vorhin in alle österreichischen Häfen ungehindert einlaufen, sich darin nach Belieben aufhalten, Ausbesserungen vornehmen u. s. w.

— insoferne sie dabei die bestehenden Gesetze und Anordnungen beobachten und ihr Benehmen den Regeln der Neutralität gemäß ist.

Hinsichtlich der Zulassung fremder Kriegsschiffe in den österreichischen Häfen bleibt es bei den Bestimmungen des Kriegsministerial-Erlasses vom 29. Jänner 1850 (Reichs-Gesetz-Blatt 1850, Nr. 40, S. 431).

6. In der billigen Erwartung, dass der neutrale österreichische Handel von den kriegführenden Mächten gehörig werde respectiert und dass die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen oder etwaigen vertragsmäßigen Modalitäten werden ausgeübt werden, wird hiemit verordnet, dass die österreichischen Seefahrer sich auf offenem Meere der allfälligen Visitation von Seite der fremden Kriegsschiffe nicht widersetzen, sondern im Gegentheile die Papiere und Documente, wodurch die neutrale Eigenschaft des Schiffes bewiesen wird, ohne Anstand vorzeigen, deren keine in die See werfen, noch sonst vernichten, viel weniger deren falsche oder doppelte und geheime am Borde halten sollen.

Übrigens haben die kriegführenden Mächte die beruhigende Erklärung officiell ausgesprochen, dass feindliches Gut auf neutralen Schiffen und neutrales Gut auf feindlichen Schiffen, mit Ausnahme der Kriegscontrebande und feindlicher Depeschen, respectiert und nicht genommen werden soll.

7. Die Prisen, welche die kriegführenden Mächte von dem Feinde machen, dürfen nur in den Hafen von Triest, mit Ausschluss jedes anderen österreichischen Hafens, zugelassen werden; woselbst die Effecten abgeladen, deponiert, verwaltet, im Falle sie nicht Waren enthalten, deren Einfuhr in die k. k. Staaten verboten ist, gekauft oder verkauft, oder auf dem Wege des Handels von Neuem ausgeführt werden können; Alles jedoch unter der Voraussetzung, dass das gerichtliche Urtheil über die Rechtmässigkeit der Prise von der competenten Behörde derjenigen Macht, welche die Prise gemacht hat, ausgesprochen worden sei. Sollten einige Effecten in der Zwischenzeit dem Verderben ausgesetzt sein, so können solche zwar auch früher verkauft werden, jedoch nur gegen hinlängliche Sicherstellung für ihren Wert auf den

Fall, dass das Urtheil auf die Freilassung des Schiffes erkennen würde.

8. Sollte ein österreichisches Schiff, ungeachtet der Befolgung der vorstehenden Vorschriften, auf eine ungebührliche Art behandelt werden, so ist hierüber ungesäumt bei der nächst gelegenen österreichischen Consular- oder sonstigen k. k. Behörde die Anzeige zu erstatten, damit die k. k. Regierung bei dem auswärtigen Staate die zur Erlangung der Entschädigung und Genugthuung erforderlichen Schritte vornehmen, und soferne solche Schritte von den auf ungebührliche Art Behandelten bereits vorgenommen worden wären, dieselben unterstützen könne.

9. Diese Anordnungen haben vom Tage der Kundmachung an in Wirksamkeit zu treten.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz und des Handels vom 29. Juli 1870,

womit die von den Behörden und den Reichsangehörigen während des zwischen dem norddeutschen Bunde und den Staaten Süddeutschlands einerseits und Frankreich andererseits ausgebrochenen Krieges, hinsichtlich des Handels und der Schiffahrt auf dem Meere zu beobachtenden Grundsätze kundgemacht werden.

Aus Anlass des zwischen dem norddeutschen Bunde und den Staaten Süddeutschlands einerseits und Frankreich andererseits ausgebrochenen Krieges, werden hiemit, infolge Ministerrathsbeschlusses, im Einvernehmen mit dem k. und k. Ministerium des Äußern und mit dem königlichen ungarischen Ministerium folgende Anordnungen bekannt gegeben, nach welchen sich sowohl sämmtliche Behörden als alle Reichsangehörigen zu richten haben.

1. Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichisch-ungarischer Flagge Truppen der kriegführenden Staaten zu transportieren oder den Letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrechte oder besonderen allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegscontrebande gelten, zuzuführen.

Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichisch-ungarischen Schiffe im Verkehre mit jenen Staaten nur soviel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist.

Den österreichisch-ungarischen Schiffen ist das Einlaufen in solche Plätze und Häfen untersagt, die von einer der kriegführenden Mächte belagert oder wirksam blockiert sind.

Wer vorstehende Verbote übertritt, hat bei eintretenden rechtmäßigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seite der kriegführenden Staaten keinen Schutz bei der Regierung zu erwarten.

2. Außer diesem Falle sind die österreichisch-ungarischen Handelsschiffe nicht beschränkt, ungeachtet des bestehenden Krieges, ihren Handel und Verkehr mit den Häfen der im Kriege begriffenen Mächte fortzutreiben, und ebenso dürfen auch die Kauffahrteischiffe der kriegführenden Staaten, wie vorhin in alle inländische Häfen ungehindert einlaufen, sich darin nach Belieben aufhalten, Ausbesserungen vornehmen u. s. w., insoferne sie dabei die bestehenden Gesetze und Anordnungen beobachten und ihr Benehmen den Regeln der Neutralität gemäß ist.

Hinsichtlich der Zulassung fremder Kriegsschiffe in den inländischen Häfen bleibt es bei den Bestimmungen der Circular-Verordnung vom 28. Mai 1866 (Armee-Verordnungsblatt 16. Stück) und der Circular-Verordnung vom 16. November 1867 (Marine-Verordnungsblatt Nr. 38) und der bezüglichen Instructionen.

3. In der billigen Erwartung, dass der neutrale Handel von den kriegführenden Mächten gehörig werde respectiert, und dass die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen oder etwaigen vertragsmäßigen Modalitäten werden ausgeübt werden, wird hiemit verordnet, dass die österreichisch-ungarischen Kauffahrer sich auf offenem Meere der allfälligen Visitation von Seite der fremden Kriegsschiffe nicht widersetzen, sondern im Gegentheile die Papiere und Documente, wodurch die neutrale Eigenschaft des Schiffes bewiesen wird, ohne Anstand vorzeigen, deren keine in die See werfen, noch sonst vernichten, viel weniger deren falsche oder doppelte und geheime am Bord halten sollen.

4. Sollte ein österreichisch-ungarisches Schiff, ungeachtet der Befolgung der vorstehenden Vorschriften, auf eine ungebührliche Art behandelt werden, so ist hierüber ungesäumt bei der nächst gelegenen österreichisch-ungarischen Consular-

oder sonstigen Behörde die Anzeige zu erstatten, damit die Regierung bei dem auswärtigen Staate die zur Erlangung der Entschädigung und Genugthuung erforderlichen Schritte vornehmen und soferne solche Schritte von den auf ungebührliche Art Behandelten bereits vorgenommen worden wären, dieselben unterstützen könne.

5. Diese Anordnungen haben vom Tage der Kundmachung an in Wirksamkeit zu treten.

Neutralitätserklärungen aus Veranlassung des deutsch-französischen Krieges 1870/71.

I. Großbritannien.

a. Proclamation, betreffend die Beobachtung der Neutralität, vom 19. Juli 1870. (An deren Stelle ist die unter c. mitgetheilte Proclamation vom 9. August 1870 getreten.)

b. Circulationsschreiben des Auswärtigen Amtes, betreffend das Verhalten der Kriegsschiffe der kriegführenden Theile in den der Territorialhoheit der britischen Krone unterworfenen Gewässern, vom 19. Juli 1870.

My Lords, Foreign Office, July 19, 1870.

Her Majesty being fully determined to observe the duties of neutrality during the existing state of war between the Emporer of the French and the King of Prussia, and being moreover resolved to prevent, as far as possible, the use of Her Majesty's harbours, ports and coasts and the waters within Her Majesty's territorial jurisdiction, in aid of the warlike purposes of either belligerent, has commanded me to communicate to your Lordships, for your guidance, the following rules, which are to be treated and enforced as Her Majesty's orders and directions:

Her Majesty is pleased further to command that these rules shall be put in force in the United Kingdom, and in the Channel Islands, on and after the 26 th of July instant and in Her Majesty's territories and possessions beyond the seas, 6 days after the day when the Governor, or other chief authority, of each of such territories or possessions respectively, shall have notified and published the same; stating in such

notification that the said rules are to be obeyed by all persons within the same territories and possessions.

1) During the continuance of the present state of war, all ships of war of either belligerent are prohibited from making use of any port or roadstead in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, or in the Channel Islands, or in any of Her Majesty's colonies or foreign possessions or dependencies, or of any waters subject to territorial jurisdiction of the British Crown, as a station, or place of resort, for any warlike purpose, or for the purpose of obtaining any facilities of warlike equipment; and no ship of war of either belligerent shall hereafter be permitted to sail out of or leave any port, roadstead, or waters subject to British jurisdiction, from which any vessel of other belligerent (whether the same shall be a ship of war or a merchant ship) shall have previously departed, until after the expiration of, at least, 24 hours from the departure of such last- mentioned vessel beyond the territorial jurisdiction of Her Majesty.

2) If any ship of war of either belligerent shall, after the time when this Order shall be first notified and put in force in the United Kingdom, and in the Channel Islands, and in the several colonies and foreign possessions and dependencies of Her Majesty respectively, enter any port, roadstead, or waters belonging to Her Majesty, either in the United Kingdom or in the Channel Islands, or in any of Her Majesty's colonies or foreign possessions or dependencies, such vessel shall be required to depart and to put to sea within 24 hours after her entrance into such port, roadstead, or waters except in case of stress of weather, or of requiring provisions or things necessary for the subsistence of her crew, or repairs; in either of which cases the authorities of the port, or of the nearest port (as the case may be), shall require her to put to sea as soon as possible after the expiration of such period of 24 hours, without permitting her to take in supplies beyond what may be necessary for her immediate use; and no such vessel which may have been allowed to remain within British waters for the purpose of repair shall continue in any such port, roadstead, or waters, for a longer period than 24 hours after her necessary repairs shall habe been completed. Provided, nevertheless, that in all case in which there shall be any

vessel (whether ships of war or merchant ships) of the said belligerent parties in the same port, roadstead, or waters within the territorial jurisdiction of Her Majesty, there shall be an interval of not less than 24 hours between the departure therefrom of any such vessel (whether ship of war or merchant ship) of the one belligerent, and the subsequent departure thereform of any ship of war of the other belligerent; and the time hereby limited for the departure of such ships of war respectively shall allways, in case of necessity, be extended as far as may be requisite for giving effect to this proviso, but no further or otherwise.

3) No ship of war of either belligerent shall hereafter be permitted, while in any port, roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of Her Majesty, to take in supplies, expect provisions and such other things as may be requisite for the subsistence of her crew, and expect so much coal only as may be sufficient to carry such vessel to the nearest port of her own country, or to some nearer destination, and no coal shall again be supplied to any such ship of war in the same or any other port, roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of Herr Majesty, without special permission, until after the expiration of 3 months from the time when such coal may have been last supplied to her within British waters as foresaid.

4) Armed ships of either party are interdicted from carrying prizes made by them into the ports, harbours, roadstead, or waters of the United Kingdom, or any of Her Majesty's colonies or possessions abroad.

I have, &c.,

Granville.

Proclamation, betreffend die Beobachtung der Neutralität vom 9. August 1870.

By the Queen.

A PROCLAMATION.

VICTORIA R. — WHEREAS we are happily at peace with all Sovereigns, Powers, and States:

And whereas, notwithstanding our utmost exertions to preserve peace between all Sovereign Powers and States a

state of war unhappily exists between His Imperial Majesty the Emporer of French and His Majesty the King of Prussia, and between their respective subjects and others inhabiting within their countries, territories, or dominions:

And whereas we are on terms of friendship and amicable intercourse with each of these Sovereigns and with their several subjects and other inhabiting within their countries, territories, or dominions:

And whereas great numbers of our loyal subjects reside and carry on commerce, and possess property and establishments, and enjoy various rights and privileges, within the dominions of each of the aforesaid Sovereigns, protected by the faith of Treaties between us and each of the foresaid Sovereigns:

And whereas we, being desirious of preserving to our subjects the blessings of peace, which they now happily enjoy, are firmly purposed and determined to abstain alltogether from taking any part, directly or indirectly, in the war now unhappily existing between the said Sovereigns their subjects and territories, and to remain at peace with and to maintain a peaceful and friendly intercourse with each of them, and their respective subjects, and other inhabiting within any of their respective countries, territories and dominions, and to maintain a strict and imperial neutrality in the said state of war unhappily existing between them:

We, therefore, have thought fit, by and with the advice of our Privy Council, to issue this our Royal Proclamation:

And we do hereby strictly charge and command all our loving subjects to govern themselves accordingly, and to observe a strict neutrality in and during the aforesaid war, and to abstain from violating or contravening either the laws and statutes of the realm in this behalf, or the law of nations in relation thereto, as they will answer to the contrary at their peril:

And whereas in and by a certain statute made and passed in the present year of Her Majesty, intituled „An Act to regulate the conduct of Her Majesty's subjects during the existence of hostilities between foreigns States with which Her Majesty is at peace", it is, amongst other things, declared and enacted as follows:

ILLEGAL ENLISTMENT.

If any person, without the licence of Her Majesty, being a British subject, within or without Her Majesty's dominions, accepts or agrees to accept any commission or engagment in the military or naval service of any foreign State at peace with Her Majesty, and in this act referred to as a friendly State, or wheter British subject or not within Her Majesty's dominions, induces any other person to accept or agree to accept any commission or engagement in the military or naval service of any such foreign state as aforesaid,

He shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded may be either with or without hard labour.

If any person, without the licence of Her Majesty, being a British subject quits or goes on bord any ship with a view of quitting Her Majesty's dominions, which intent to accept any commission or engagment in the military or naval service of any foreign State of war with a friendly State, or, wheter a British subject or not, within Her Majesty's dominions induces any other person to quit or to go on bord any ship with a view of quitting Her Majesty's dominions with the like intent,

He shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine or imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

If any person induces any other person to quit Her Majesty's dominions or to embark on any ship within Her Majesty's dominions under a misrepresentation or false representation of the service in which such person is to be engaged, with the intent or in order that such person may accept or agree to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State,

He shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine or imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the

offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

If the master or owner of any ship, without the licence of Her Majesty, knowingly either takes on board, or engages to take on bord, or has on board such ship within Her Majesty's dominions any of the following persons, in this Act referred to as illegally enlisted persons; that is to say,

1) Any person who, being a British subject within or without the dominions of Her Majesty, has, without the licence of Her Majesty, accepted or agreed to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State:

2) Any person, being a British subject, who, without the licence of Her Majesty, is about to quit Her Majesty's dominions with intent to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State:

3) Any person who has been induced to embark under a misrepresentation or false representation of the service in which such person is to be engaged, with the intent or in order that such person may accept or agree to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State:

„Such master or owner shall be guilty of an offence against this Act, and the following consequences shall ensue that is to say,

„1) The offender shall be punishable by fine or imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court, before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour: and

„2) Such ship shall be detained until the trial and conviction or acquittal of the master or owner, and until all penalties inflicted on the master or owner have been paid, or the master or owner has given security for the payment of such penalties to the satisfaction of two Justices of the Peace, or other magistrate or magistrates having the authority of two Justices of the Peace: and

„3) All illegally enlisted persons shall, immediately, on the discovery of the offence, be taken on shore, and shall not be allowed to return to the ship."

ILLEGAL SHIPBUILDING and ILLEGAL EXPEDITIONS.

If any person within Her Majesty's dominions, without the licence of Her Majesty, does any of the following acts: that is to say,

„1) Builds or agree to build, or cause to be build any ship with intent or knowledge or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State; or

„2) Issues or delivers any commission for any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State: or

„3) Equips any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State: or

„4) Dispatches, or causes or allows to be dispatched, any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State:

„Such person shall be deemed to have committed an offence against this Act, and the following consequences shall ensue:

„1) The offender shall be punishable by fine or imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„2) The ship in respect of which any such offence is committed, and her equipment, shall be forfeited to Her Majesty:

„Provided, that a person building, causing to built, or equipping a ship in any of the cases aforesaid, in pursuance of a contract made before the commencement of such war as aforesaid, shall be liable to any of the penalties imposed by this section in respect of such building or equipping if he satisfies the conditions following (that is to say):

„1) If forewith upon a proclamation of neutrality being issued by Her Majesty he gives notice to the Secretary of State that is so building, causing to be built, or equipping such ship, and furnishes such particulars of the contract and of any matters relating to, or done, or to be done under the contract as may be required by the Secretary of State:

„2) If he gives such security, and takes and permits to be taken such other measures, if any, the Secretary of State may prescrible or insuring that such ship shall not be dispatched, delivered, or removed without the licence of Her Majesty until the termination of such war as aforesaid.

„Where any ship is built by order of or on behalf of any foreign State when at war with a friendly State, or is delivered to or to the order of such foreign State, or any person who to the knowledge of the person building is an agent of such foreign State, or is paid for by such foreign State or agent, and is employed in the military or naval service of such foreign State, such ship shall, until the contrary is proved, be deemed to have been built with a view to being so employed, and the burden shall lie on the builder of such ship of proving that he did not know that the ship was intended to be so employed in the military or naval service of such foreign State.

„If any person within the dominions of Her Majesty, and without the licence of Her Majesty,

„By adding to the number of the guns, or by changing those on bord for other guns, or by the addition of any equipment for war, increases or augments or procures to be increased or augmented, or is knowingly concerned in increasing or augmenting the warlike force of any ship which at the time of her being within the dominions of Her Majesty was a ship in the military or naval service of any foreign state at war with any friendly State, —

„Such person shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„If any person within the limits of Her Majesty's dominions, and without the licence of Her Majesty:

„Prepares or fits out any naval or military expedition to proceed against the dominions of any friendly State, the following consequences shall ensue:

„1) Every person engaged in such preparation or fitting out, or assisting therein, or employed in any capacity in such expedition, shall be guilty of an offence against this Act and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before wich the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„2) All ships and their equipments, and all arms and munitions of war, used in or forming part of such expedition shall be forfeited to Her Majesty".

„Any person who aids, abets, counsels, or procures the commission of any offence against this Act shall be liable to be tried and punished as a principal offender".

And whereas by the said Act it is further provided that ships built, commissioned, equipped, or dispatched in contravention of the said Act, may be condemened and forfeited by judgment of the Court of Admirality; and that if the Secretary of State or Chief Executive Authority is satisfied that there is a reasonable and propable cause for believing that a ship within Her Majesty's dominions has been, or is being built, commissioned or equipped, contrary to the said Act, and is about to be taken beyond the limits of such dominions, or that a ship is about to be dispatched contrary to the Act, such Secretary of State, or Chief Executive Authority, shall have power to issue a warrant authorising the seizure and search of such ship and her detention until she has been either condemned or released by process of law. And whereas certain powers of seizure and detention are conferred by the said Act on certain local authorities:

Now, in order that none of Our subjects may unwarily render themselves liable to the penalties imposed by the said statute, We do hereby strictly command, that no person or persons whatsoever do commit any act, matter, or thing whatsoever contrary to the provisions of the said statute, upon pain of the several penalties by the said statute imposed, and of Our high displeasure.

And We do hereby further warn and admonish all Our loving subjects, and all persons whatsoever entitled to Our protection, to observe towards all belligerents whatsoever, with whom We are at peace, the duties of neutrality; and to respect, in all and each of them, the exercise of those belligerent rights which We and Our Royal Predecessors have allways claimed to exercise.

And We hereby further warn Our loving subjects, and all persons whatsoever entitled to Our Royal protection, that if any of them shall presume, in contempt of his Royal Proclamation, and of Our high displeasure, to do any acts in derogation of their duty as subjects of a neutral Sovereign in a war between other Sovereigns, or in violation or contravention of the law of nations in that behalf, as more especially by breaking, or endeavouring to break, any blockade lawfully and actually established by or on behalf of either of the said Sovereigns, or by carrying officers, soldiers, despatches, arms, ammunilion, military stores or materials, or any article or articles considered and deemed contraband of war according to the law or modern usages of nations, for the use or service of either of the said Sovereign that all persons so offending, together with their ships and goods, will rightfully incur and be justly liable to hostile capture, and to the penalties dennounced by the law of nations in that behalf.

And We do hereby give notice that all Our subjects and persons entitled to Our protection who may misconduct themselves in the premises will do so at their peril, and of their own wrong; and that they will in nowise obtain any protection from us against such capture, or such penalties, as aforesaid, but will, on the contrary, incur Our high displeasure by such misconduct.

Given at Our Court at Osborne House, Isle of Wight, this 9th day of August, in the year of Our Lord 1870, and in the 34th year of Our reign.

GOD SAVE THE QUEEN.

II. Niederlande.

A. Bekanntmachung des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten vom 20. Juli 1870.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten hält sich verpflichtet, mit Rücksicht auf den ausgebrochenen Krieg die

Aufmerksamkeit der Schiffsführer, Rheder und Einlader auf die Gefahren und Nachtheile zu lenken, denen sie sich aussetzen, wenn sie, in Streit mit den Pflichten neutraler Mächte, eine wirkliche Blockade nicht respectieren oder Kriegscontrebande, militärische und für eine der kriegführenden Parteien bestimmte Depeschen befördern.

In solchen Fällen würden die Betreffenden sich allen daraus entspringenden Folgen unterwerfen müssen, ohne auf irgend welchen Schutz oder Vermittlung Seiner Majestät Regierung Anspruch machen zu können.

Es wird auch seitens der Regierung auf das Strengste gewacht werden, gegen das Ausrüsten hier im Lande von Kriegs- oder bewaffneten Schiffen zum Dienste für die kriegführenden Parteien oder die Theilnahme daran seitens der Niederländer, sowie gegen den Verkauf von Kriegs- oder bewaffneten Schiffen an die feindlichen Parteien und gegen den Bau von Transportschiffen für und die Zufuhr an die kriegführenden Parteien.

Haag, den 20. Juli 1870.

B. Bekanntmachungen der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz und der Marine vom 20. Juli 1870.

I. Aus Anlass des ausgebrochenen Krieges benachrichtigen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz und der Marine, mit Ermächtigung des Königs, hierdurch alle Eingesessene des Reichs, sich in keiner Weise mit der Kaperei einzulassen und keine fremden Kaperbriefe anzunehmen, da alle Niederländer, welche auf Grund solcher Briefe die Kaperei betreiben möchten oder derselben Vorschub leisten, von den niederländischen Gerichten wegen solcher Handlungen, welche das Gesetz mit Strafe bedroht, verfolgt werden sollen.

II. Auf Befehl des Königs bringen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz und der Marine zur Kenntnis aller derjenigen, welche es angeht, dass zur Handhabung einer vollkommenen Neutralität während des Krieges mit Bezug auf bevorstehende Benachrichtigung (a) die folgenden Bestimmungen festgesetzt worden sind:

Art. 1. Keine Kriegsschiffe noch Kaper von einer der kriegführenden Mächte sollen mit Prisen in niederländische

Häfen oder Buchten einlaufen, noch daselbst oder auf der Rhede sich aufhalten, es sei denn in Fällen augenscheinlicher Not, als Seeunglück und Mangel an Lebensmitteln. Sie müssen sich, sobald die Ursache ihres Verbleibes nicht mehr besteht, auf das Schleunigste entfernen.

Art. 2. Verkauf, Tausch, Schenkung von allen Prisen oder von Gegenständen, welche davon herrühren, sowie von erbeuteten Gütern, sind in niederländischen Häfen oder Buchten verboten. Ebenso ist in diesen Häfen verboten: das Abtakeln und der Verkauf von Kriegsschiffen oder Kreuzern der kriegführenden Parteien, sowie von Kaperschiffen (insofern diese letzteren zugelassen werden), es sei denn, dass die Regierung unter besonderen Umständen der Ansicht ist, dass der Verkauf ohne Schwierigkeit mit Rücksicht auf die Neutralität des Staates stattfinden kann.

Art. 3. Kaper werden auch ohne Prisen in niederländischen Häfen oder Buchten nicht zugelassen, mit Ausnahme der im Artikel 1 erwähnten Fälle; der Schluss dieses Artikels findet auf sie Anwendung. Sie dürfen nicht mehr Proviant einnehmen, als für ihren unmittelbaren Gebrauch nöthig ist: Steinkohle nur so viel, als für 24 Stunden zu ihrem Bedürfnis erforderlich.

Art. 4. Die Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte können, falls sie sich den völkerrechtlichen Bestimmungen über ihre Zulassung in neutrale Häfen unterwerfen, auf unbestimmte Zeit in niederländischen Häfen oder Buchten verbleiben; sie können sich mit Lebensmitteln und mit so vielen Steinkohlen versehen, als sie zur Reise nach dem nächst gelegenen Hafen des Landes, zu dem das Schiff gehört, nöthig haben.

Art. 5. Wenn Schiffe der kriegführenden Parteien (ob Kriegsschiffe, Kaper oder Kauffahrteischiffe) sich gleichzeitig in demselben Hafen, auf der Rhede oder in den territorialen Gewässern des Staates befinden, soll ein Zeitraum von mindestens 24 Stunden zwischen der Abreise von einem Schiffe der einen kriegführenden Partei und dem Auslaufen von einem Schiffe der anderen Partei verstreichen.

Dieser Zeitraum kann nach Umständen von den Marinebehörden der Häfen verlängert werden.

Art. 6. Es ist verboten: Kriegsschiffen der kriegführenden Parteien Waffen oder Munition zu liefern, noch ihnen auf

irgend eine Weise bei der Vermehrung ihrer Bemannung. Bewaffnung oder Ausrüstung behilflich zu sein.

Haag, den 20. Juli 1870.

III. Dänemark.

Bekanntmachung, betreffend das Verhalten der Handel- und Schiffahrttreibenden, vom 25. Juli 1870.

Infolge Allerhöchster Vollmacht vom heutigen Tage bringt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten hiermit zur öffentlichen Kunde, dass auf Grund des zwischen Frankreich und Preußen jetzt ausgebrochenen Krieges die Verordnung vom 4. Mai 1803, jedoch mit folgenden näheren Bestimmungen und Veränderungen, wieder in Wirksamkeit tritt.

§. 1. Der in der Verordnung vom 4. Mai 1803 vorgeschriebene königliche Seepass in lateinischer Sprache ist in Folge des Gesetzes vom 14. Mai 1867 für solche Schiffe fortgefallen, welche mit einem Nationalitäts- und Registrierungscertificat versehen sind, und für diejenigen Schiffe, die noch mit dem früher vorgeschriebenen Papieren fahren, ist der Meßbrief in Verbindung mit den übrigen Legitimationsdocumenten als hinreichender Beweis für die Nationalität des Schiffes zu betrachten.

§. 2. Die in der Verordnung vom 4. Mai 1803 (§. 8) über die Nationalität der Schiffsmannschaften vorgeschriebenen Regeln sind durch das Gesetz vom 23. Jänner 1862, betreffend die Anheuerung fremden Seevolkes, aufgehoben.

§. 3. Durch die zu Paris am 16. April 1856 etc. unterzeichnete Declaration, betreffend die Rechte neutraler Staaten während eines Krieges zwischen fremden Seemächten, welcher Sr. Majestät der König unterm 25. Juni desselben Jahres beigetreten, sind folgende Bestimmungen eingeführt:

Folgen die vier Sätze der Pariser Declaration.

§. 4. Außer den in der Verordnung vom 4. Mai 1803 (Art. 13) angegebenen Gegenständen sind bis auf weiteres als Kriegscontrebande alle solche verarbeiteten Gegenstände zu betrachten, welche unmittelbare Anwendung für den Kriegsgebrauch finden können. Für den Fall, dass Veränderungen oder Zusatzbestimmungen mit Rücksicht auf Kriegscontrebande in Folge von besonderen Verträgen

zwischen Sr. Majestät dem Könige und fremden Mächten erforderlich sein sollten, behält der Minister des Aeussern sich vor, nachdem er darüber eine Allerhöchste Resolution eingeholt hat, das weiter Erforderliche bekannt zu machen.

§. 5. Da Sr. Majestät der König während des jetzigen Krieges sich neutral zu verhalten gedenkt, so wird hiermit den königlichen Unterthanen verboten, sowohl überhaupt in irgend welcher Eigenschaft, sei es zu Lande oder an Bord der Regierungsschiffe, bei den kriegführenden Mächten Dienste zu nehmen, als auch insbesondere den Kriegs- und Transportschiffen derselben außerhalb des dänischen Lootsenfahrwassers Lootsendienste zu leisten.

Vorstehendes wird hiermit allen Beikommenden zur Nachricht und Nachachtung bekannt gemacht.

IV. Spanien.

Decret des Regenten vom 26. Juli 1870.

Im Hinblick auf die Gründe, welche mir der Staatsminister in Übereinstimmung mit dem Ministerrath dargelegt hat, bestimme ich Folgendes:

Art. 1. Spanier, welche sich anwerben lassen für die Heere der Kriegführenden oder Dienste nehmen in deren Kriegsflotte, sowie diejenigen, welche irgend einen feindlichen Act ausführen, sei es an den Grenzen oder an den Küsten, der als der strengsten Neutralität in dem Kriege, bereits ausgebrochen zwischen Frankreich und Preußen, entgegen angesehen werden kann, verlieren jedes Recht auf Schutz der spanischen Regierung und leiden die Folgen der Maßregeln, welche die Kriegführenden gegen sie ergreifen, abgesehen von den Strafen, denen sie verfallen nach den Gesetzen Spaniens.

Art. 2. Jede Anwerbung von Soldaten für eines der kriegführenden Heere ist auf dem ganzen spanischen Grund und Boden verboten, und sollen die nationalen und fremden Agenten, welche solche bewirken oder fördern, nach Maßgabe des Artikels 151 des Strafgesetzbuches bestraft werden.

Art. 3. In Gemäßheit desselben Artikels des Strafgesetzbuches ist es in allen Häfen Spaniens und denen der überseeischen Provinzen verboten, irgend ein Schiff, welches auch seine Flagge sei, die es deckt, gegen eine der kriegführenden Mächte zu bewaffnen, zu verproviantieren oder auszurüsten.

Desgleichen ist es allen Besitzern, Patronen und Capitainen von Handelsschiffen verboten, diese für Kaperei zu bewaffnen oder Kaperbriefe zu diesem Zwecke anzunehmen oder in irgend einer Weise zur Bewaffnung, Bemannung oder Ausrüstung der Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte beizutragen.

Art. 4. Es ist das Einlaufen und Verbleiben in den Häfen, Rheden und Buchten Spaniens allen Kriegsschiffen und Kapern verboten, welche Beute mit sich führen, außer in dem Falle gezwungenen Einlaufens.

Wenn dies vorkommt, so werden die Behörden das Schiff überwachen und es nöthigen, sobald als möglich wieder in See zu gehen, ohne zu gestatten, sich während ihres Aufenthaltes mit mehr als dem Nöthigen zu verproviantieren, aber unter keiner Bedingung sich mit Waffen oder Kriegsmunition zu versehen.

Art. 5. Die Kriegsschiffe der kriegführenden Nationen dürfen sich in den spanischen Häfen mit keiner größeren Quantitat von Lebensmitteln verproviantieren als nöthig ist für den Unterhalt der Schiffsbesatzung. Ebenso wenig darf ihnen eine größere Quantität Kohlen gewährt werden, als nöthig ist, um damit in den nächsten Hafen ihrer Nation zu gelangen. Ohne besondere Autorisation wird einem und demselben Schiffe nicht gestattet werden, Kohlen zu nehmen, wenn nicht 90 Tage vergangen sind, seitdem dies das letzte Mal in einem Hafen Spaniens geschehen ist.

Art. 6. Kein Kriegsschiff der kriegführenden Mächte darf aus einem Hafen, einer Rhede oder Bucht Spaniens auslaufen, von wo ein Kriegs- oder Handelsschiff der anderen ausgelaufen ist, wenn nicht 24 Stunden seit dem Auslaufen des letzteren aus den der spanischen Gerichtsbarkeit unterliegenden Gewässern verflossen sind.

Art. VII. Es ist nicht erlaubt, in den spanischen Häfen Beutegegenstände zu verkaufen.

Art. VIII. Der Transport aller Handelsartikel unter spanischer Flagge bleibt gestattet, außer in den Gewässern innerhalb der Blockadelinie derjenigen Häfen, welche dieser Maßregel unterworfen sind. Verboten ist der Transport von Kriegsmaterial, Briefen und Mittheilungen für die Kriegführenden.

Gegeben in San Hildefonso, den 26. Juli 1870.

V. Portugal.

Königliche Verordnung vom 20. Juli 1870.

Da seit dem 19. d. M. das französische Kaiserreich und das Königreich Preußen und die Länder, die demselben mit ihren Waffen gegen das genannte Kaiserreich beistehen, sich in Krieg befinden, wie solches aus der Anzeige des Ministers Frankreichs an diesem Hofe, datiert vom 25. desselben Monats, hervorgeht, und da es nur passend sein kann, dass die Beziehungen guter Freundschaft und völligen Einverständnisses Portugals mit anderen Regierungen unterhalten und unabänderlich fortgesetzt werden durch unserseitige Beobachtung der strengsten und vollkommensten Neutralität in Betreff der gegenwärtig kriegführenden Mächte, und in Berücksichtigung des §. 15 des Artikels 75 der Verfassung der Monarchie, der Decrete vom 30. August 1780, vom 3. Juni 1803, vom 5. Mai 1854 und vom 29. Juli 1861 und der Artikel 148, 150, 154, 155, 156 und 162 des Strafgesetzbuches vom 10. December 1852 sowie der in der Declaration von Paris vom 16. April 1856 niedergelegten Grundsätze, festgesetzt durch die Bevollmächtigten der Mächte, die den Friedensvertrag vom 30. März jenes Jahres unterzeichneten, dem Portugal am darauffolgenden 28. Juli beitrat, und auch des allgemein angenommenen Grundsatzes die Rechte und Pflichten Neutraler anbelangend, beliebt es mir, nach Vernehmung des Staatsrathes Folgendes zu befehlen:

Art. I. Es ist den portugiesischen Unterthanen und Ausländern verboten, in den Häfen und Gewässern dieses Landes, sowohl auf dem Festlande und anliegenden Inseln, wie auch in den überseeischen Provinzen Fahrzeuge zum Kapern auszurüsten.

Art. II. In den Häfen und Gewässern, von welchen vorstehender Artikel handelt, ist es den Kaperschiffen auch nicht erlaubt, mit den durch sie selbst oder durch Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte gemachten Prisen einzulaufen.

Einziger Paragraph. Ausgenommen von den Verfügungen dieses Artikels sind nur solche Fälle, die durch die Gewalt der Umstände herbeigeführt, in welchen dem Völkerrecht gemäß Gastfreundschaft geübt werden muss; doch ist es nicht erlaubt, dass Gegenstände, die aus den Prisen herrühren, verkauft werden oder dass Fahrzeuge, die Prisen mit sich führen, sich

länger aufhalten, als die zur Beschaffung der gesuchten Unterstützung unumgänglich erforderliche Zeit.

Art. III. Es ist erlaubt, in den Häfen und Gewässern, von denen der Artikel I handelt, das Einlaufen und der Aufenthalt der Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte, die keine Prisen mitführen und sich den in den folgenden Paragraphen festgesetzten Vorschriften unterwerfen.

§. 1. Die Kriegsschiffe irgend einer der kriegführenden Mächte dürfen in den Häfen und Gewässern Portugals keine Feindseligkeiten begehen gegen die Fahrzeuge und Unterthanen irgend einer anderen Macht, selbst nicht gegen die, mit denen sie im Kriege stehen.

§. 2. In denselben Häfen und Gewässern dürfen die genannten Fahrzeuge ihre Besatzungen nicht verstärken und irgend welche Leute engagieren, wenn solche auch ihnen angehörig sind.

§. 3. Gleichfalls ist es denselben Fahrzeugen nicht erlaubt, in den besagten Häfen oder Gewässern die Anzahl oder das Kaliber ihrer Bewaffnung zu vergrößern und an Bord keine Tragwaffen oder Kriegsmunition zu empfangen.

§. 4. Dieselben Fahrzeuge dürfen nicht vor Ablauf von 24 Stunden nach Abgang eines Fahrzeuges, das einer Macht zugehört, mit der sie im Kriege stehen, die Häfen verlassen, es müsste denn sein, dass sie von der betreffenden Behörde von der Innehaltung dieser Frist entbunden werden durch Leistung von hinlänglichen Garantien, keine Feindseligkeiten gegen das feindliche Schiff vorzunehmen.

Art. IV. Es ist gestattet der Transport unter portugiesischer Flagge aller Gegenstände erlaubten Handels für Rechnung der Unterthanen irgend einer der kriegführenden Mächte, und gleichfalls ist der Transport von Gegenständen erlaubten Handels für portugiesische Rechnung unter der Flagge irgend einer der kriegführenden Mächte gestattet.

§. 1. Ausdrücklich ausgeschlossen von den Verfügungen dieses Artikels sind die Gegenstände, die als Kriegscontrebande angesehen werden können.

§. 2. Auch sind die Verfügungen dieses Artikels nicht anwendbar auf die Häfen der kriegführenden Mächte, die sich in der Lage thatsächlicher Blockade befinden.

Art. V. Die portugiesischen Unterthanen und die in Portugal und seinen Besitzungen sich aufhaltenden Ausländer müssen sich aller Thätlichkeiten enthalten, die gegen die äußere Sicherheit und das Wohlergehen des Staates verstoßen, dies mit Bezug auf die fremden Nationen.

Art. VI. Die Regierung versagt den portugiesischen und irgend anderen Unterthanen, die sich nicht nach den Verfügungen gegenwärtigen Decrets verhalten, jeden Schutz gegen die Gewaltthätigkeiten und Maßregeln der kriegführenden Mächte.

Die Verfügung dieses Artikels schließt nicht aus den Gang der Kriminal-Proceduren, die eintreten können in Gemäßheit der in Kraft stehenden Gesetzgebung.

Der Präsident des Ministerrathes und die Staatsminister aller Verwaltungszweige werden hievon Kenntnis nehmen und es zur Ausführung bringen.

Palast von Ajoude, am 20. Juli 1870.

VI. Vereinigte Staaten von Nordamerika.

a) Proclamation des Präsidenten, betreffend die Neutralität, vom 22. August 1870.

Whereas a state of war unhappilly exists between France, on the one side, and the North German Confederation and its allies, on the other side; and whereas the United States are on terms of friendship and amity of all the contending powers, and with the persons inhabiting their several dominions; and whereas great numbers of the citizens of the United States reside within the territories or dominions of each of the said belligerents, and carry on commerce, trade or other business or pursuits therein, protected by the faith of treaties; and whereas great numbers of the subjects or citizens of each of the said belligerents reside within the territory or jurisdiction of the United States, and carry on commerce, trade or other business or pursuits therein; and whereas the laws of the United States, without interfering with the free expression of opinion and sympathy, or with the open manufacture or sale of arms or munitions of war, nevertheless impose upon all persons who may be within their territory and jurisdiction the

duty of an impartial neutrality during the existence of the contest:

Now, thereforce, I, Ulysses S. Grant, President of the United States, in order to preserve the neutrality of the United States and of their citizens and of persons within their territory and jurisdiction, and to enforce their laws, and in order that all persons being warned of the general tenor of the laws and treaties of the United States in this behalf, and of the law of nations may thus be prevented from an unintentional violation of the same, do hereby declare and proclaim that by the act passed on the 20th day of April, A. D. 1818, commonly known as the „neutrality law“, the following acts are forbidden to be done, under severe penalties, within the territory and jurisdiction of the United States, to wit:

1. Accepting and exerciting a commission to serve either of the said belligerents by land or by sea against the other belligerent.

2. Enlisting or entering into the service of either of the said belligerents as a soldier, or as a marine, or seaman on board of any vessel of war, letter of marque, or privateer.

3. Hiring or retaining another person to enlist or enter himself in the service of either of the said belligerents as a soldier, or as a marine, or seaman on board of any vessel of war, letter of marque, or privateer.

4. Hiring another person to go beyond the limits or jurisdiction of the United States with the intent to be enlisted as aforesaid.

5. Hiring another person to go beyond the limits of the United States with the intent to be entered into service as aforesaid.

6. Retaining another person to go beyond the limits of the United States with intent to be enlisted as aforesaid.

7. Retaining another person to go beyond the limits of the United States with intent to be entered into service as aforesaid. (But the said act is not to be construed to extend to a citizen or subject of either belligerent who, being transiently within the United States, shall, on board of any vessel of war, which, at the time of its arrival within the United States, was fitted and equipped as such vessel of war, enlist or enter himself or hire or retain another subject or

citizen of the same belligerent, who is transiently within the United States, to enlist or enter himself to serve such belligerent on board such vessel of war, if the United States shall then be at peace with such belligerent.)

8. Fitting out and arming, or attempt to fit out and arm, or procuring to be fitted out and armed, or knowingly being concerned in the furnishing, fitting out, or arming of any ship or vessel with intent that such ship or vessel shall be employed in the service of either of the said belligerents.

9. Issuing or delivering a commission within the territory or jurisdiction of the United States for any ship or vessel to the intent that she may be employed as aforesaid.

10. Increasing or augmenting, or procuring to be increased or augmented, or knowingly being concerned in increasing or augmenting the force of any ship of war, cruiser, or other armed vessel, which at the time of her arrival within the United States was a ship of war, cruiser, or armed vessel in the service of either of the said belligerents, or belonging to the subjects or citizens of either, by adding to the number of guns of such vessel or by changing those on board of her for guns of a larger caliber, or by the addition thereto of any equipment solely applicable to war.

11. Beginning or setting on foot or providing or preparing the means for any military expedition or enterprise to be carried on from the territory or jurisdiction of the United States against the territories or dominions of either of the said belligerents.

And I do further declare and proclaim that by the nineteenth article of the treaty of amity and commerce which was concluded between his Majesty the King of Prussia and the United States of America, on the 11th day of July, A. D. 1799, which article was revived by the treaty of May 1, A. D. 1828, between the same parties, and is still in force, it was agreed that „the vessels of war, public and private, of both parties, shall carry freely, wheresoever they please, the vessels and effects taken from their enemies, without being obliged to pay any duties, charges, or fees to officers of admirality, of the customs, or any others; nor shall such prizes be arrested, searched, or put under any legal process, when they come to and enter the ports of the other party, but may freely

be carried out again at any time by their capters to the places expressed in their commissions, which the commanding officer of such vessel shall be obliged to show."

And I do further declare and proclaim that is has been officially communicated to the Government of the United States by the envoy extraordinary and minister plenipotentiary of the North German Confederation, at Washington, that private property on the high seas will be exempted from seizure by the ships of his Majesty the King of Prussia, without regard to reciprocity.

And I do further declare and proclaim that is has been officially communicated to the Government of the United States by the envoy extraordinary and minister plenipotentiary of his Majesty the Emperor of the French, at Washington that orders have been given that, in the conduct of the war, the commander of the French forces on land and on the sea shall scrupulously observe towards neutral powers the rules of international law, and that they shall strictly adhere to the principles set forth in the declaration of the Congress of Paris of the 16 th of April, 1856, that is to say: 1 st. That privateering is and remains abolished. 2 d. That the neutral flag covers enemy's goods, with the exception of contraband of war. 3 d. That neutral goods, with the exception of contraband of war, are not liable to capture under the enemy's flag. 4 th. That blockades in order to be binding, must be effective, that is to say, maintained by a force sufficient really to prevent access to the coast of the enemy; and that, although the United States have not adhered to the declaration of 1856, the vessels of his Majesty will not seize enemy's property found on board of a vessel of the United States, provided that property is not contraband of war.

And I do further declare and proclaim that the statutes of the United States and the law of nations alike require that no person within the territory and jurisdiction of the United States shall take part, directly or indirectly, in the said war, but shall remain at peace with each of the said belligerents, and shall maintain a strict and impartial neutrality, and that whatever privileges shall be accorded to one belligerent within the ports of the United States shall be like manner accorded to the other.

And I do hereby enjoin all the good citizens of the United States, and all persons residing or being within the territory or jurisdiction of the United States, to observe the laws thereof, and to commit no act contrary to the provisions of the said statutes, or in violation of the law of nations in that behalf.

And I do hereby warn all citizens of the United States, and all persons residing or being within their territory or jurisdiction, that while the free and full expression of sympathies in public and private is not restricted by the laws of the United States, military forces in aid of either belligerent cannot lawfully be originated or organized within their jurisdiction; and that while all persons may lawfully, and without restriction, by reason of the aforesaid state of war, manufacture and sell within the United States arms and munitions of war, and other articles ordinarily known as „contraband of war", yet they cannot carry such articles upon the high seas for the use or service of either belligerent nor can they transport soldiers and officers of either, or attempt to break any blockade which may be lawfully established and maintained during the war, without incurring the risk of hostile capture, and the penalties denounced by the law of nations in that behalf.

And I do hereby give notice that all citizens of the United States, and others who may claim the protection of this Government, who may misconduct themselves in the premises will do so at their peril, and that they can in no wise obtain any protection from the Government of the United States against the consequences of their misconduct.

In witness whereof I have hereunto set my hand and caused the seal of the United States to be affixed.

Done at the city of Washington, this twenty-second day of August, in the year of our Lord one thousand eight hundred and seventy, and of the independence of the United States of America the ninety-fifth.

(Seal.)

By the President: U. S. Grant.

Hamilton Fish,
Secretary of State.

b) Proclamation des Präsidenten betreffend des Verhalten von Kriegsschiffen der Kriegführenden in den Territorialgewässern der Vereinigten Staaten, vom 8. October 1870.

Whereas on the 22d day of August, 1870, my proclamation was issued, enjoining neutrality in the present war between France and the North German Confederation and its allies, and declaring, so far as then seemed to be necessary, the respective rights and obligations of the belligerent parties and of the citizens of the United States: and whereas subsequent information gives reason to apprehend that armed cruisers of the belligerents may be tempted to abuse the hospitality allowded to them in the ports, harbors, roadsteads, and other waters of the United States, by making such waters subservient to the purposes of war:

Now, therefore, I, Ulysses S. Grant, President of the United States of America, do hereby proclaim and declare that any frequenting and use of the waters within the territorial jurisdiction of the United States by the armed vessels of either belligerent, whether public ships or privateers, for the purpose of preparing for hostile operations, or as posts of observation upon the ships of war or privateers or merchant vessels of the other belligerent lying within or being about to enter the jurisdiction of the United States, must be regarded as unfriendly and offensive, and in violation of that neutrality which it is the determination of this Government to observe; and to the end that the hazard and inconvenience of such apprehended practices may be avoided, I further proclaim and declare that, from and after the 12th day of October instant, and during the continuance of the present hostilities between France and the North German Confederation and its allies, no ship of war or privateer of either belligerent shall be permitted to make use of any port, harbor, roadstead, or other waters within the jurisdiction of the United States as a station or place of ressort for any warlike purpose, or for the purpose of obtaining any facilities or warlike equipment; and no ship of war or privateer of either belligerent shall be permitted to sail out of or leave any port, harbor, or roadstead, or waters subject to the jurisdiction of the United States from which a vessel of the other belligerent (whether the same shall be a ship of war, a privateer, or a merchant ship) shall have

previously departed, until after the expiration of at least twenty-four hours from the departure of such lastmentioned vessel beyond the jurisdiction of the United States. If any ship of war or privateer of either belligerent shall, after the time this notification takes effect, enter any port, harbor, roadstead, or waters of the United States, such vessel shall be required, to depart and to put to sea within twenty-four hours after her entrance into such port, harbor, roadstead, or waters, except in case of stress of weather or in her requiring provisions or things necessary for the subsistence of her crew, or for repairs; in either of which cases the authorities of the port or of the nearest port (as the case may be) shall require her to put to sea as soon as possible after the expiration of such period of twenty-four hours without permitting her to take in supplies beyond what may be necessary for her immediate use; and no such vessel which may have been permitted to remain within the waters of the United States for the purpose of repair shall continue within such port, harbor, roadstead, or waters for a longer period than twenty-four hours after her necessary repairs shall have been completed, unless within such twenty-four hours a vessel, whether ship of war, privateer, or merchant ship of the other belligerent, shall have departed therefrom in which case the time limited for the departure of such ship of war or privateer shall be extended so far as may be necessary to secure an interval of not less than twenty-four hours between such departure and that of any ship of war, privateer, or merchant of the other belligerent which may have previously quit the same port, harbor, roadstead, or waters. No ship of war or privateer of either belligerent shall be detained in any port, harbor, roadstead, or waters of the United States more than twenty-four hours, by reason of the successive departures from such port, harbor, roadstead, or waters of more than one vessel of the other belligerent.

But if there be several vessels of each or either of the two belligerents in the same port, harbor, roadstead, or waters, the order of their departure therefrom shall be so arranged as to afford the opportunity of leaving alternately to the vessels of the respective belligerents, and to cause the least detention consistent with the objects of this proclamation. No ship of war or privateer of either belligerent shall be permitted, while

in any port, harbor, roadstead, or waters within the jurisdiction of the United States, to take in any supplies except provisions and such other things as may be requisite for the subsistence of her crew, and except so much coal only as may be sufficient to carry such vessel, if without sail power, to the nearest European port of her own country: or in case the vessel is rigged to go under sail, and may also be propelled by steam power, then with half the quantity of coal which she would be entitled to receive if dependent upon steam alone; and no coal shall be again supplied to any such ship of war or privateer in the same or any other port, harbor, roadstead, or waters of the United States, without special permission, until after the expiration of three months from the time when such coal may have been last supplied to her within waters of the United States, unless such ship of war or privateer shall since last thus supplied, have entered a European port of the government tho which she belongs.

In testimony whereof I have hereunto set my hand and caused the seal of the United States to be affixed.

Done at the city of Washington this 8th day of October, in the year of our Lord one thousand eight hundred and seventy, and of the independence of the United States of America the ninety-fifth.

(Seal.)

By the President: U. S. Grant.
Hamilton Fish,
Secretary of State.

VII. Japan.

a) Bestimmungen über die Aufrechterhaltung der Neutralität.

Da zwischen Preußen und Frankreich der Krieg ausgebrochen ist, ist verordnet worden, dass in unserem Kaiserlande die Neutralität strenge aufrecht erhalten werde.

Es sollen deshalb die nachstehenden Bestimmungen in den offenen Häfen sowohl wie auf allen wichtigen Punkten der Meeresküste beherzigt und Maßregeln getroffen werden, dass Ungelegenheiten sich nicht ereignen.

In den Häfen und Binnengewässern sowohl wie auf der hohen See, innerhalb einer Entfernung von ungefähr 3 Ri vom Lande (die Tragweite einer vom Lande abgeschossenen

Kanonenkugel) darf zwischen den beiden Ländern nicht gekämpft werden. Die Schiffahrt der Kriegs- und Handelsschiffe ist wie bisher gestattet.

Brennholz, Wasser und Lebensmittel sollen den Kriegs- und Handelsschiffen der beiden Länder, wenn sie, sei es, weil sie Unglück erlitten haben, in die geöffneten Häfen einlaufen, in der gewöhnlichen durch die früheren Instructionen geregelten Weise und ohne Parteilichkeit gegeben werden.

Wenn Kriegschiffe beider Theile in einen Hafen einlaufen, so soll, wenn das eine denselben verlässt, das andere innerhalb 24 Stunden nicht ausgehen können.

Es gibt Länder, denen es gestattet ist, in unseren offenen Häfen Soldaten zu stationieren, Kriegsschiffe vor Anker zu legen und Marinesoldatenlager zu errichten. Da dies zum Schutze der in den Häfen residierenden respectiven Landesangehörigen in Friedenszeiten, nicht aber für Kriegszwecke anderer Länder erlaubt worden, so ist es unstatthaft, dass in den oben erwähnten Lagern etwas geschehe, das verschieden von dem Dienste in Friedenszeiten, Vortheile zur Bekämpfung des Feindes gewährt.

Es ist unstatthaft, dass Kriegsschiffe unseres Landes den kriegführenden Parteien Soldaten, Kriegsgeräth oder andere direct auf den Krieg bezügliche Artikel zuführen. Es ist unstatthaft, dass andere Personen als Piloten, die, nachdem sie an Bord von Kriegs- oder Handelsschiffen der kriegführenden Länder Dienste genommen haben, auf der Fahrt von einem Kriegsunglück betroffen werden, in Betreff dessen klagbar werden.

Die im Kampf gemachte Beute darf in unseren Häfen nicht verhandelt werden. Sollte sich aber der Fall ereignen, dass dies nothwendig ist, so soll darüber berichtet werden. Es wird alsdann mit dem Gesandten der Macht, welche die Beute gemacht hat, Rücksprache genommen und darauf eine Verfügung getroffen werden.

Was die anderen aus- und eingehenden Waren anbetrifft, so soll mit Ausnahme der in den Verträgen verbotenen Artikel wie in Friedenszeiten verfahren werden.

Wenn mit Bezug auf die Punkte, die in vorstehenden Bestimmungen enthalten sind und die Fremden betreffen, Zuwiderhandlungen vorkommen, so soll in den offenen Häfen

den betreffenden Consuln dies angezeigt und hindernd eingeschritten werden. Wird nicht Folge geleistet, so soll dies an die in dem betreffenden Hafen stationierten Kriegsschiffe berichtet und militärische Maßregeln getroffen werden.

Geschieht etwas derartiges in den nicht geöffneten Häfen oder anderswo an der Küste, so soll man sich an die Behörde des nächsten offenen Hafens und an die dort stationierten Kriegsschiffe wenden. Abgelegene Plätze berichten den Sachverhalt schleunigst an das Kriegsministerium und an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Obige Bestimmungen sollen sowohl in allen offenen Häfen, wie in den das Meer berührenden Fus Hans und Kens beherzigt werden.

Kanoge Uma, den 7. Monat.

b) Correspondenz zwischen dem deutschen Geschäftsträger und der japanischen Regierung vom 11. und 12. October 1870.

Yokohama, den 11. October 1870.

Der unterzeichnete Geschäftsträger des norddeutschen Bundes hat die Ehre, die nachstehenden Thatsachen zur Kenntnis Ihrer Excellenzen der Minister der auswärtigen Angelegenheiten zu bringen.

Am 8. October nachmittags 3 Uhr verließ der deutsche Kauffahrteidampfer „Rhein“ den Hafen von Yokohama.

Die französische Corvette „Linois“, welche, sobald sie an Bord des „Rhein“ Vorbereitungen zum Auslaufen wahrgenommen, zu heizen angefangen, folgte ihm unmittelbar, fuhr an ihm vorbei und verließ unter vollem Dampf die Bai.

Der „Linois“ kehrte am 9. Morgens $9\frac{1}{2}$ Uhr zurück, empfing, ohne vor Anker zu gehen, Instructionen von dem Admiralschiffe und verließ darauf wieder die Bai.

An demselben Tage nachmittags 2 Uhr hielt der „Linois“ zwischen den Plymouth Rock und Kanonsaki die englische Bark „Violette“ an und zwang sie durch einen blinden Schuß die Flagge zu zeigen.

Es ist demnach erwiesen, dass ein im Hafen von Yokohama ankerndes französisches Kriegsschiff, sobald es bemerkte, dass ein deutsches Kauffahrteischiff sich zum Ausgehen vorbereitete, angefangen hat Dampf zu machen, dass dasselbe nach dem deutschen Schiffe ausgegangen, es in den zum

japanischen Gebiete gehörigen Gewässern überholt und sich in der augenscheinlichen Absicht vor den Eingang der Bai von Yeddo gelegt hat, sich des deutschen Schiffes in dem Augenblicke zu bemächtigen, wo dasselbe die neutralen Gewässer verließe.

Eine solche Handlungsweise seitens der französischen Kriegsschiffe widerspricht nicht allein den Grundprincipien des Völkerrechtes, sondern auch dem Artikel 4 der japanischen Neutralitätserklärung, welcher, indem er die in dem einen der geöffneten Häfen stationierten Truppen mit den dort ankernden Kriegsschiffen gleichstellt, beiden gleichmäßig die Pflicht auferlegt, ihre ausnahmsweise Stellung nicht zur Bekämpfung der feindlichen Macht auszunützen.

Der Unterzeichnete protestiert daher im Namen seiner hohen Regierung gegen diese Handlungsweise der französischen Behörden und ersucht ihre Excellenzen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, die nöthigen Maßregeln zu treffen, um einer Wiederholung ähnlicher Vorfälle für die Zukunft vorzubeugen.

Die Veröffentlichung von Zusatzbestimmungen zu der Neutralitäts-Proclamation in Bezug auf die Kauffahrteischiffen der kriegführenden Mächte bei ihrem Auslaufen aus einem japanischen Hafen zu gewährende Frist, sowie in Betreff des Entschlusses der japanischen Regierung, nicht zu dulden, daß die japanischen Häfen und Gewässer von den kriegführenden Mächten als Operationsbasis benutzt werden, scheint am geeignetsten, diesen Zweck zu erfüllen und ersucht der Unterzeichnete Ihre Excellenzen, ihm möglichst bald eine Mittheilung über die Maßnahmen zugehen lassen zu wollen, welche die kaiserliche Regierung zur Erledigung dieser Angelegenheit zu ergreifen gedenkt.

Mit Achtung und Ehrerbietung

(gez.) v. Brandt.

An Ihre Excellenzen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Ihr Schreiben vom 11. October 1870 haben wir ehrerbietigst gelesen. Ihre successiven Bemerkungen gehen dahin,

dass, als am vorigen 8. Ihrer Zeitrechnung der Kauffahrteidampfer Ihres Landes „Rhein“ den Hafen verlassen habe, der französische Kriegsdampfer „Linois“ Dampf aufgenommen und ihm gleich nachgegangen sei, und es ausgesehen habe, als habe er jenen verfolgen wollen, und dass deshalb die bereits erlassenen Neutralitätsbestimmungen mit dem Zusatze, dass in unseren Gewässern kein Kampf stattfinden dürfe, noch einmal bekanntgemacht werden sollten. Da der Artikel 3 der vor einiger Zeit von uns erlassenen Neutralitätsbestimmungen Unvollständigkeiten enthält, soll er durch folgenden Zusatz ergänzt werden:

„Innerhalb 24 Stunden nach Abgang eines Kauffahrteischiffes der einen Macht darf kein Kriegsschiff der anderen Macht auslaufen.“

Ferner enthält der Artikel 4 folgenden Zusatz:

„Japanische Häfen oder japanische Meere dürfen nicht zum Stützpunkte des Kampfes (Krieges) gemacht werden. Das Kreuzen innerhalb der Grenzen dieser Gewässer um das Ein- und Auslaufen von Schiffen der anderen Macht zu verhindern, sowie die Benützung der japanischen Meere zu einem Verbergungsort zu Kriegszwecken ist nicht gestattet.“

Indem wir die unter den zwei Punkten aufgeführten Ergänzungen noch einmal publicieren, ersuchen wir Sie dieselben möglichst schnell zur Kenntnis der in den verschiedenen offenen Häfen residierenden Angehörigen Ihres Landes bringen zu wollen.

Meidji, 3. Jahr. Kanoge Uma 9. Monat, 18. Tag.

Den 12. October 1870.

(gez.) Sava edju sammi kyo baru
No bu Goshi Gai mu kyo.

(gez.) Teraskeina dju shii Fudjiwara
Mune Nori Gai mu tain.

An den Vertreter des norddeutschen Bundes Herrn v. Brandt, Excellenz.

A Naval War Code,

prepared by Captain Charles H. Stockton, United States Navy, President of the Naval War College, and prescribed for the use of the Navy.

The Laws and Usages of War at Sea.

Section I.

Hostilities.

Art. 1. The general object of war is to procure the complete submission of the enemy at the earliest possible period, with the least expenditure of life and property.

The special objects of maritime war are: The capture or destruction of the military and naval forces of the enemy; of his fortifications, arsenals, dry docks and dockyards; of his various military and naval establishments, and of his maritime commerce; to prevent his procuring war material from neutral sources; to aid and assist military operations on land, and to protect and defend the national territory, property, and seaborne commerce.

Art. 2. The area of maritime warfare comprises the high seas or other waters that are under no jurisdiction, and the territorial waters of belligerents. Neither hostilities nor any belligerent right, such as that of visitation and search, shall be exercised in the territorial waters of neutral States.

The territorial waters of a State extend seaward to the distance of a marine league from the lowwater mark of its coast line. They also include, to a reasonable extent, which is in many cases determined by usage, adjacent parts of the sea, such as bays, gulfs, and estuaries inclosed within headlands; and where the territory by which they are inclosed belongs to two or more States, the marine limits of such States are usually defined by conventional lines.

Art. 3. Military necessity permits measures that are indispensable for securing the ends of the war and that are in accordance with modern laws and usages of war.

It does not permit wanton devastation, the use of poison, or the doing of any hostile act that would make the return of peace unnecessarily difficult.

Noncombatants are to be spared in person and property during hostilities, as much as the necessities of war and the conduct of such noncombatants will permit.

The launching of projectiles and explosives from balloons, or by other new methods of a similar nature, is prohibited for a term of five years by the Declaration of The Hague, to which the United States became a party. This rule does not apply when at war with a noncontracting Power.

Art. 4. The bombardment, by a naval force, of unfortified and undefended towns, villages, or buildings is forbidden, except when such bombardment is incidental to the destruction of military or naval establishments, public depots of munitions of war, or vessels of war in port, or unless reasonable requisitions for provisions and supplies essential, at the time, to such naval vessel or vessels are forcibly withheld, in which case due notice of bombardment shall be given.

The bombardment of unfortified and undefended towns and places for the nonpayment of ransom is forbidden.

Art. 5. The following rules are to be followed with regard to submarine telegraphic cables in time of war, irrespective of their ownership:

(a) Submarine telegraphic cables between points in the territory of an enemy, or between the territory of the United States and that of an enemy, are subject to such treatment as the necessities of war may require.

(b) Submarine telegraphic cables between the territory of an enemy and neutral territory may be interrupted within the territorial jurisdiction of the enemy.

(c) Submarine telegraphic cables between two neutral territories shall be held inviolable and free from interruption.

Art. 6. If military necessity should require it, neutral vessels found within the limits of belligerent authority may be seized and destroyed or otherwise utilized for military purposes, but in such cases the owners of neutral vessels must be fully recompensed. The amount of the indemnity should, if practicable, be agreed on in advance with the owner or master of the vessel. Due regard must be had to treaty stipulations upon these matters.

Art. 7. The use of false colors in war is forbidden, and when summoning a vessel to lie to, or before firing a gun in action, the national colors should be displayed by vessels of the United States.

Art. 8. In the event of an enemy failing to observe the laws and usages of war, if the offender is beyond reach, resort may be had to reprisals, if such action should be considered a necessity; but due regard must always be had to the duties of humanity. Reprisals should not exceed in severity the offense committed, and must not be resorted to when the injury complained of has been repaired.

It the offender is within the power of the United States he can be punished, after due trial, by a properly constituted military or naval tribunal. Such offenders are liable to the punishments specified by the criminal law.

Section II.

Belligerents.

Art. 9. In addition to the armed forces duly constituted for land warfare, the following are recognized as armed forces of the State.

(1) The officers and men of the Navy, Naval Reserve, Naval Militia, and their auxiliaries.

(2) The officiers and men of all other armed vessels cruising under lawful authority.

Art. 10. In case of capture, the personnel of the armed forces or armed vessels of the enemy, whether combatants or noncombatants, are entitled to receive the humane treatment due to prisoners of war.

The personnel of all public unarmed vessels of the enemy, either owned or in his service as auxiliaries, are liable, upon capture, to detention as prisoners of war.

The personnel of merchant vessels of an enemy who, in self-defense and in protection of the vessel placed in their charge, resist an attack, are entitled, if captured, to the status of prisoners of war.

Art. 11. The personnel of a merchant vessel of an enemy captured as a prize can be held, at the discretion of the captor, as witnesses, or as prisoners of war when by training or enrollment they are immediately available for the naval

service of the enemy, or they may be released from detention or confinement. They are entitled to their personal effects and to such individual property, not contraband of war, as is not held as part of the vessel, its equipment, or as money, plate, or cargo contained therein.

All passengers not in the service of the enemy, and all women and children on board such vessels should be released and landed at a convenient port, at the first opportunity.

Any person in the naval service of the United States who pillages or maltreats, in any manner, any person found on board a merchant vessel captured as a prize, shall be severely punished.

Art. 12. The United States of America acknowledge and protect, in hostile countries occupied by their forces, religion and morality; the persons of the inhabitants, especially those of women; and the sacredness of domestic relations. Offenses to the contrary shall be rigorously punished.

Section III.

Belligerent and Neutral Vessels.

Art. 13. All public vessels of the enemy are subject to capture, except those engaged in purely charitable or scientific pursuits, in voyages of discovery, or as hospital ships under the regulations hereinafter mentioned.

Cartel and other vessels of the enemy, furnished with a proper safe-conduct, are exempt from capture, unless engaged in trade or belligerent operations.

Art. 14. All merchant vessels of the enemy, except coast fishing vessels innocently employed, are subject to capture, unless exempt by treaty stipulations.

In case of military or other necessity, merchant vessels of an enemy may be destroyed, or they may be retained for the service of the Government. Whenever captured vessels, arms, munitions of war, or other material are destroyed or taken for the use of the United States before coming into the custody of a prize court, they shall be surveyed, appraised, and inventoried by persons as competent and impartial as can be obtained; and the survey, appraisement, and inventory shall be sent to the prize court where proceedings are to be held.

Art. 15. Merchant vessels of the enemy that have sailed from a port within the jurisdiction of the United States, prior to the declaration of war, shall be allowed to proceed to their destination, unless they are engaged in carrying contraband of war or are in the military service of the enemy.

Merchant vessels of the enemy, in ports within the jurisdiction of the United States at the outbreak of war, shall be allowed thirty days after war has begun to load their cargoes and depart, and shall thereafter be permitted to proceed to their destination, unless they are engaged in carrying contraband of war or are in the military service of the enemy.

Merchant vessels of the enemy, which shall have sailed from any foreign port for any port within the jurisdiction of the United States before the declaration of war, shall be permitted to enter and discharge their cargo and thereafter to proceed to any port not blockaded.

Art. 16. Neutral vessels in the military or naval service of the enemy, or under the control of the enemy for military or naval purposes, are subject to capture or destruction.

Art. 17. Vessels of war of the United States may take shelter during war in a neutral port subject to the limitations that the authorities of the port may prescribe as to the number of belligerent vessels to be admitted into the port at any one time. This shelter, which is allowed by comity of nations, may be availed of for the purpose of evading an enemy, from stress of weather, or to obtain supplies or repairs that the vessel needs to enable her to continue her voyage in safety and to reach the nearest port of her own country.

Art. 18. Such vessel or vessels must conform to the regulations prescribed by the authorities of the neutral port with respect to the place of anchorage, the limitation of the stay of the vessel in port, and the time to elapse before sailing in pursuit or after the departure of a vessel of the enemy.

No increase in the armament, military stores, or in the number of the crew of a vessel of war of the United States shall be attempted during the stay of such vessel in a neutral port.

Art. 19. A neutral vessel carrying the goods of an enemy is, with her cargo, exempt from capture, except when carrying contraband of war or endeavoring to evade a blockade.

Art. 20. A neutral vessel carrying hostile dispatches, when sailing as a dispatch vessel practically in the service of the enemy, is liable to seizure. Mail steamers under neutral flags carrying such dispatches in the regular and customary manner, either as a part of their mail in their mail bags, or separately as a matter of accommodation and without special arrangement or remuneration, are not liable to seizure and should not be detained, except upon clear grounds of suspicion of a violation of the laws of war with respect to contraband. blockade, or unneutral service, in which case the mail bags must be forwarded with seals unbroken.

Section IV.

Hospital Ships—the Shipwrecked, Sick, and Wounded.

Art. 21. Military hospital ships—that is to say, vessels constructed or fitted out by the belligerent States for the special and sole purpose of assisting the wounded, sick, or shipwrecked, and whose names have been communicated to the respective Powers at the opening or in the course of hostilities, and in any case before they are so employed, shall be respected, and are not liable to capture during the period of hostilities.

Such ships shall not be classed with warships, with respect to the matter of sojourn in a neutral port.

Art. 22. Hospital ships fitted out, in whole or in part, at the expense of private individuals, or of officially recognized relief societies, shall likewise be respected and exempt from capture, provided the belligerent Power to whom they are subject has given them an official commission and has notified the hostile Power of the names of such ships at the beginning or in the course of hostilities, and in any case before they are employed.

These ships should be furnished with a certificate, issued by the proper authorities, setting forth that they were under the control of such authorities during their equipment and at the time of their final departure.

Art. 23. The vessels mentioned in articles 21 and 22 shall afford relief and assistance to the wounded, sick, and shipwrecked of the belligerents without distinction of nationality.

It is strictly forbidden to use these vessels for any military purpose.

These vessels must not in any way hamper the movements of the combatants.

During and immediately after engagements they act at their own risk and peril.

The belligerents have the right to control and visit such vessels; they may decline their cooperation, require them to withdraw, prescribe for them a fixed course, and place a commissioner on board; they may even detain them, if required by military necessity.

When practicable the belligerents shall enter upon the log of hospital ships such orders as they may give them.

Art 24. Military hospital ships shall be distinguished by being painted white outside, with a horizontal band of green about 1 1/2 meters wide.

The ships designated in article 22 shall be distinguished by being painted white outside, with a horizontal band of red about 1 1/2 meters wide.

The boats of hospital ships, as well as small craft that may be devoted to hospital service, shall be distinguished by being painted in the same colors.

Hospital ships shall, in general, make themselves known by hoisting, with their national flag, the white flag with a red cross prescribed by the Geneva Convention.

Art. 25. Merchant vessels, yachts, or neutral vessels that happen to be in the vicinity of active maritime hostilities, may gather up the wounded, sick, or shipwrecked of the belligerents. Such vessels, after this service has been performed, shall report to the belligerent commander controlling the waters thereabouts, for future directions, and while accompanying a belligerent will be, in all cases, under his orders; and if a neutral, be designated by the national flag of that belligerent carried at the foremasthead, with the red cross flag flying immediately under it.

These vessels are subject to capture for any violation of neutrality that they may commit. Any attempt to carry off such wounded, sick, and shipwrecked, without permission, is a violation of neutrality. They are also subject, in general, to the provisions of article 23.

Art. 26. The religious, medical, and hospital personnel of any vessel captured during hostilities shall be inviolable and not subject to be made prisoners of war. They shall be permitted, upon leaving the ship, to carry with them those articles and instruments of surgery which are their private property.

Such personnel shall continue to exercise their functions as long as may be necessary, whereupon they may withdraw when the commander in chief deems it possible to do so.

The belligerents shall insure to such personnel, when falling into their hands, the free exercise of their functions, the receipt of salaries, and entire freedom of movement, unless a military necessity prevents.

Art. 27. Sailors and soldiers, embarked when sick or wounded, shall be protected and cared for by the captors, no matter to what nation they may belong.

Art. 28. The shipwrecked, wounded, or sick of the enemy, who are captured, are considered prisoners of war. The captor must decide, according to circumstances, whether it is expedient to keep them or send them to a port of his own country, to a neutral port, or even to a port of the enemy. In the last case, the prisoners thus returned to their country can not serve again during the period of the war.

Art. 29. The shipwrecked, wounded, or sick, who are landed at a neutral port with the consent of the local authorities, shall, unless there exist an agreement to the contrary between the neutral State and the belligerent States, agree that they will not again take part in the operations of war.

The expenses of hospital care and of internment shall be borne by the State to which such shipwrecked, wounded, or sick belong.

Section V.

The Exercise of the Right of Search.

Art. 30. The exercise of the right of search during war shall be confined to properly commissioned and authorized vessels of war. Convoys of neutral merchant vessels, under escort of vessels of war of their own State, are exempt from the right of search, upon proper assurances, based on thorough examination, from the commander of the convoy.

Art. 31. The object of the visit or search of a vessel is:

(1) To determine its nationality.

(2) To ascertain whether contraband of war is on board.

(3) To ascertain whether a breach of blockade is intended or has been committed.

(4) To ascertain whether the vessel is engaged in any capacity in the service of the enemy.

The right of search must be exercised in strict conformity with treaty provisions existing between the United States and other States and with proper consideration for the vessel boarded.

Art. 32. The following mode of procedure, subject to any special treaty stipulations, is to be followed by the boarding vessel, whose colors must be displayed at the time:

The vessel is brought to by firing a gun with blank charge. If this is not sufficient to cause her to lie to, a shot is fired across the bows, and in case of flight or resistance force can be used to compel the vessel to surrender.

The boarding vessel should then send one of its smaller boats alongside, with an officer in charge wearing side arms, to conduct the search. Arms may be carried in the boat, but not upon the persons of the men. When the officer goes on board of the vessel he may be accompanied by not more than two men, unarmed, and he should at first examine the vessel's papers to ascertain her nationality, the nature of the cargo, and the ports of departure and destination. If the papers show contraband, an offense in respect of blockade, or enemy service, the vessel should be seized; otherwise she should be released, unless suspicious circumstances justify a further search. If the vessel be released, an entry in the log book to that effect should be made by the boarding officer.

Art. 33. Irrespective of the charakter of her cargo, or her purported destination, a neutral vessel should be seized if she:

(1) Attempts to avoid search by escape; but this must be clearly evident.

(2) Resists search with violence.

(3) Presents fraudulent papers.

(4) Is not supplied with the necessary papers to establish the objects of search.

(5) Destroys, defaces, or conceals papers.

The papers generally expected to be on board of a vessel are:

(1) The register.

(2) The crew and passenger list.

(3) The log book.

(4) A bill of health.

(5) The manifest of cargo.

(6) A charter party, if the vessel is chartered.

(7) Invoices and bills of lading.

Section VI.

Contraband of War.

Art. 34. The term „contraband of war“ includes only articles having a belligerent destination and purpose. Such articles are classed under two general heads:

(1) Articles that are primarily and ordinarily used for military purposes in time of war, such as arms and munitions of war, military material, vessels of war, or instruments made for the immediate manufacture of munitions of war.

(2) Articles that may be and are used for purposes of war or peace, according to circumstances.

Articles of the first class, destined for ports of the enemy or places occupied by his forces, are always contraband of war.

Articles of the second class, when actually and especially destined for the military or naval forces of the enemy, are contraband of war.

In case of war, the articles that are conditionally and unconditionally contraband, when not specifically mentioned n treaties previously made and in force, will be duly announced in a public manner.

Art. 35. Vessels, whether neutral or otherwise, carrying contraband of war destined for the enemy, are liable to seizure and detention, unless treaty stipulations otherwise provide.

Art. 36. Until otherwise announced, the following articles are to be treated as contraband of war:

Absolutely contraband. — Ordnance; machine guns and their appliances and the parts thereof; armor plate and what-

ever pertains to the offensive and defensive armament of naval vessels; arms and instruments of iron, steel, brass, or copper, or of any other material, such arms and instruments being especially adapted for use in war by land or sea; torpedoes and their appurtenances; cases for mines, of whatever material; engineering and transport materials, such as gun carriages, caissons, cartridge boxes, campaigning forges, canteens, pontoons: ordnance stores; portable range finders; signal flags destined for naval use; ammunition and explosives of all kinds and their component parts; machinery for the manufacture of arms and munitions of war; saltpeter; military accouterments and equipments of all sorts; horses and mules.

Conditionally contraband. — Coal, when destined for a naval station, a port of call, or a ship or ships of the enemy; materials for the construction of railways or telegraphs; and money, when such materials or money are destined for the enemy's forces; provisions, when actually destined for the enemy's military or naval forces.

Section VII.

Blockade.

Art. 37. Blockades, in order to be binding, must be effective; that is, they must be maintained by a force sufficient to render hazardous the ingress to or egress from a port.

If the blockading force be driven away by stress of weather and return without delay to its station, the continuity of the blockade is not thereby broken. If the blockading force leave its station voluntarily, except for purposes of the blockade, or is driven away by the enemy, the blockade is abandoned or broken. The abandonment or forced suspension of a blockade requires a new notification of blockade.

Art. 38. Neutral vessels of war must obtain permission to pass the blockade, either from the government of the State whose forces are blockading the port, or from the officer in general or local charge of the blockade. If necessary, these vessels should establish their identity to the satisfaction of the commander of the local blockading force. If military

operations or other reasons should so require, permission to enter a blockaded port can be restricted or denied.

Art. 39. The notification of a blockade must be made before neutral vessels can be seized for its violation. This notification may be general, by proclamation, and communicated to the neutral States through diplomatic channels; or it may be local, and announced to the authorities of the blockaded port and the neutral consular officials thereof. A special notification may be made to individual vessels, which is duly indorsed upon their papers as a warning. A notification to a neutral State is a sufficient notice to the citizens or subjects of such State. If it be established that a neutral vessel has knowledge or notification of the blockade from any source, she is subject to seizure upon a violation of the blockade.

The notification of blockade should declare, not only the limits of the blockade, but the exact time of its commencement and the duration of time allowed a vessel to discharge, reload cargo, and leave port.

Art. 40. Vessels appearing before a blockaded port, having sailed before notification, are entitled to special notification by a blockading vessel. They should be boarded by an officer, who should enter upon the ship's log or upon its papers, over his official signature, the name of the notifying vessel, a notice of the fact and extent of the blockade, and of the date and place of the visit. After this notice, an attempt on the part of the vessel to violate the blockade makes her liable to capture.

Art. 41. Should it appear, from the papers of a vessel or otherwise, that the vessel had sailed for the blockaded port after the fact of the blockade, had been communicated to the country of her port of departure, or after it had been commonly known at that port, she is liable to capture and detention as a prize. Due regard must be had in this matter to any treaties stipulating otherwise.

Art. 42. A neutral vessel may sail in good faith for a blockaded port, with an alternative destination to be decided upon by information as to the continuance of the blockade obtained at an intermediate port. In such case, she is not allowed to continue her voyage to the blockaded port in alleged quest of information as to the status of the blockade, but

must obtain it and decide upon her course before she arrives in suspicious vicinity; and if the blockade has been formally established with due notification, sufficient doubt as to the good faith of the proceeding will subject her to capture.

Art. 43. Neutral vessels found in port at the time of the establishment of a blockade, unless otherwise specially ordered, will be allowed thirty days from the establishment of the blockade, to load their cargoes and depart from such port.

Art. 44. The liability of a vessel purposing to evade a blockade, to capture and condemnation, begins with her departure from the home port and lasts until her return, unless in the meantime the blockade of the port is raised.

Art. 45. The crews of neutral vessels violating or attempting to violate a blockade are not to be treated as prisoners of war, but any of the officers or crew whose testimony may be desired before the prize court should be detained as witnesses.

Section VIII.

The Sending in of Prizes.

Art. 46. Prizes should be sent in for adjudication, unless otherwise directed, to the nearest suitable port, within the territorial jurisdiction of the United States, in which a prize court may take action.

Art. 47. The prize should be delivered to the court as nearly as possible in the condition in which she was at the time of seizure, and to this end her papers should be carefully sealed ad the time of seizure and kept in the custody of the prize master.

Art. 48. All witnesses whose testimony is necessary to the adjudication of the prize should be detained and sent in with her, and if circumstances permit, it is preferable that the officer making the search should act as prize master.

The laws of the United States in force concerning prizes and prize cases must be closely followed by officers and men of the United States Navy.

Art. 49. The title to property seized as prize changes only by the decision rendered by the prize court. But if the vessel or its cargo is needed for immediate public use, it may be converted to such use, a careful inventory and appraisal being made by impartial persons and certified to the prize court.

Art. 50. If there are controlling reasons why vessels that are properly captured may not be sent in for adjudication—such as unseaworthiness, the existence of infectious disease, or the lack of a prize crew—they may be appraised and sold, and if this can not be done, they may be destroyed. The imminent danger of recapture would justify destruction, if there should be no doubt that the vessel was a proper prize. But in all such cases all of the papers and other testimony should be sent to the prize court, in order that a decree may be duly entered.

Section IX.

Armistice, Truce, and Capitulations, and Violations of Laws of War.

Art. 51. A truce or capitulation may be concluded, without special authority, by the commander of a naval force of the United States with the commander of the forces of the enemy, to be limited, however, to their respective commands.

A general armistice requires an agreement between the respective belligerent governments.

Art. 52. After agreeing upon or signing a capitulation the capitulator must neither injure nor destroy the vessels, property, or stores in his possession that he is to deliver up, unless the right to do so is expressly reserved to him in the agreement or capitulation.

Art. 53. The notice of the termination of hostilities, before being acted upon, must be officially received by a commander of a naval force.

Except where otherwise provided, acts of war done after the receipt of the official notice of the conclusion of a treaty of peace or of an armistice are null and void.

Art. 54. When not in conflict with the foregoing the regulations respecting the laws of war on land, in force with the armies of the United States, will govern the Navy of the United States when circumstances render them applicable.

Art. 55. The foregoing regulations are issued with the approval of the President of the United States, for the government of all persons attached to the naval service, subject to all laws and treaties of the United States that are now in force or may hereafter be established.

---

68. Internationale Sanitätsconvention vom 30. Jänner 1892,

abgeschlossen zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen und der Türkei.

In Betreff des sanitären Regimes und speciell der Durchfahrt in Quarantäne der Schiffe durch den Suezcanal:

Von nun an sind die im Anhange I der gegenwärtigen Convention angegebenen und näher bezeichneten Maßregeln anzuwenden.

Die zur Durchführung des erwähnten Regimes bestimmten Geldmittel sind im Anhange II verzeichnet.

In Betreff der Zusammensetzung und der Wirksamkeit des Seesanitäts- und Quarantäneconseils und der Revision seiner Reglements:

Die Bestimmungen über Zusammensetzung, Befugnisse und Wirksamkeit dieses Conseils sind im Anhange III enthalten.

Die besonderen Sanitätsreglements sind revidiert und in Gemäßheit des im Anhange IV enthaltenen Textes festgesetzt worden.

Dasselbe gilt von der Errichtung des Sanitätswachcorps.

Alle hier angeschlossenen Reglements und Actenstücke haben dieselbe Geltung, als wenn sie der besagten Convention einverleibt wären.

Der Anhang V ist nur im Sinne von Rathschlägen und Anempfehlungen für Handel und Schiffahrt abgefasst und aufgenommen worden.

Ferner wird vereinbart, dass jeder der hohen vertragschließenden Mächte das Recht zusteht, auf dem ihr geeignet scheinenden diplomatischen Wege die von ihr für nöthig gehaltenen Abänderungen der oben ausgesprochenen Bestimmungen, sowie der zugehörigen Anhänge vorzuschlagen.

In Betreff der Abänderung der Reglements gegen die Pest und das gelbe Fieber, sowie der auf die Thiere bezüglichen Vorschriften wird der reformierte egyptische Seesanitäts- und Quarantäneconseil beauftragt, dieselben zu revidieren und

mit den oben angegebenen Bestimmungen in Einklang zu bringen.

Die gegenwärtige Convention wird ratificiert und die Ratificationen derselben werden sobald als möglich und spätestens sechs Monate nach dem 30. Jänner 1892 in Rom ausgetauscht werden.

Anhänge zur Convention.

Anhang I.

Durchfahrt in Quarantäne.

Das im österreichisch-englischen Protokolle formulierte Princip der Durchfahrt in Quarantäne für die den Suezcanal passierenden Schiffe wird unter Vorbehalt folgender Maßregeln angenommen:

In dieser Beziehung werden die Schiffe in drei Classen eingetheilt:

1. Unverdächtige Schiffe,
2. Verdächtige Schiffe,
3. Verseuchte Schiffe.

Art. 1.

Unverdächtige Schiffe.

Die nach der ärztlichen Visite als unverdächtig erkannten Schiffe werden sofort zum freien Verkehre zugelassen, wie immer das betreffende Schiffspatent geartet sein mag.

Sie werden der gegenwärtig für Schiffe mit unreinem Gesundheitspasse vorgeschriebenen 24stündigen Beobachtung nicht unterworfen.

Art. 2.

Verdächtige Schiffe.

Verdächtige Schiffe sind diejenigen, an deren Bord zur Zeit des Abganges oder während der Fahrt Cholerafälle vorgekommen sind, jedoch seit sieben Tagen kein neuer Fall aufgetreten ist. Diese Schiffe sind verschieden zu behandeln, je nachdem sie einen Arzt und einen Desinfectionsapparat an Bord haben oder nicht.

a) Schiffe, welche einen Arzt und einen allen Anforderungen entsprechenden Desinfectionsapparat an Bord haben, werden zur Durchfahrt durch den Suezcanal unter den vom

Reglement für die Durchfahrt vorgeschriebenen Bedingungen zugelassen.

b) Andere verdächtige Schiffe, die weder einen Arzt, noch einen Desinfectionsapparat an Bord haben, werden vor Zulassung zur Durchfahrt in Quarantäne so lange bei den Mosesquellen zurückgehalten, als es nothwendig ist, um die Desinficierung der schmutzigen Wäsche, der Leibwäsche und anderer Infectionsträger durchzuführen und sich von dem sanitären Zustande des Schiffes zu überzeugen.

Wenn es sich um ein Postschiff oder um ein speciell zum Passagiertransporte bestimmtes Paketboot handelt, welches keinen Desinfectionsapparat besitzt, aber einen Arzt an Bord führt, wird, wenn die Ortsbehörde durch eine officielle Constatierung die Sicherheit hat, dass die Assanierungs- und Desinficierungsmaßregeln entweder am Ausgangspunkt oder während der Fahrt in richtiger Weise angewendet worden sind, die Durchfahrt in Quarantäne bewilligt.

Handelt es sich um Post- oder speciell zum Passagiertransporte bestimmte Paketboote ohne Desinfectionsapparat aber mit einem Arzte an Bord, sind ferner seit dem letzten Cholerafalle mehr als 14 Tage vergangen und ist der sanitäre Zustand des Schiffes befriedigend, so kann in Suez die Zulassung zum freien Verkehre erfolgen, sobald die Desinfectionsmaßnahmen beendet sind.

Wenn die Fahrt des Schiffes weniger als 14 Tage gedauert hat, werden die nach Egypten reisenden Passagiere bei den Mosesquellen ausgeschifft, durch 24 Stunden isoliert und deren schmutzige Wäsche und Gebrauchsgegenstände desinficiert. Sohin erfolgt deren Zulassung zum freien Verkehr. Schiffe, welche eine Fahrt von weniger als 14 Tagen hinter sich haben und die Zulassung zum freien Verkehre für Egypten verlangen, werden gleichfalls durch 24 Stunden bei den Mosesquellen zurückgehalten.

Art. 3.

Verseuchte Schiffe.

Verseuchte Schiffe, das heißt solche, die Cholera an Bord haben, oder auf denen seit sieben Tagen neue Cholerafälle vorgekommen sind. Sie werden eingetheilt in Schiffe mit Arzt und mit Desinfectionsapparat und in Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat.

a) Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat werden bei den Mosesquellen angehalten und die mit Cholera- oder choleraähnlichem Durchfall behafteten Personen ausgeschifft und in einem Spitale isoliert. Die Desinficierung ist in gründlicher Weise durchzuführen. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft, in möglichst kleine Gruppen gesondert und isoliert, so dass, wenn die Cholera sich ausbreiten sollte, die Gesammtheit nicht durch eine einzelne Gruppe in Mitleidenschaft gezogen werde. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände und Kleider der Schiffsmannschaft und der Passagiere, sowie die Schiffe sind zu desinficieren.

Selbstverständlich handelt es sich hiebei nicht um Ausladung der Waren, sondern nur um Desinficierung des verseuchten Theiles des Schiffes.

Die Passagiere haben fünf Tage in der Anstalt an den Mosesquellen zu verbleiben; wenn seit dem letzten Cholerafalle mehrere Tage verflossen sind, wird die Dauer der Isolierung abgekürzt und ist die Dauer der Isolierung je nach dem Zeitpunkte des Vorkommens des letzten Falles verschieden.

Es hat also, wenn der letzte Fall vor sieben Tagen vorgekommen ist, die Beobachtung 48 Stunden, wenn er vor sechs Tagen vorgekommen ist, drei Tage; wenn er vor fünf Tagen vorgekommen ist, vier Tage; wenn er vor weniger als fünf Tagen vorgekommen ist, fünf Tage zu dauern.

b) Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat. Mit Arzt und Desinfectionsapparaten versehene Schiffe werden bei den Mosesquellen angehalten.

Der Schiffsarzt hat unter Eid die an Bord mit Cholera oder choleraähnlichem Durchfalle behafteten Personen zu bezeichnen. Diese Kranken sind auszuschiffen und zu isolieren.

Nach der Ausschiffung dieser Kranken ist die schmutzige Wäsche der übrigen Passagiere und der Schiffsmannschaft der Desinficierung an Bord zu unterziehen.

Falls die Cholera nur unter der Schiffsmannschaft aufgetreten ist, hat sich die Desinficierung der Wäsche bloß auf die schmutzige Leibwäsche der Schiffsmannschaft und auf die zu den Schlafstätten der Schiffsmannschaft gehörige Wäsche zu erstrecken.

Der Schiffsarzt hat auch unter Eid den Theil oder die Abtheilung des Schiffes und den Raum des Spitales zu verzeichnen, in welche der Kranke oder die Kranken gebracht worden sind. Er hat gleichfalls unter Eid anzugeben, welche Personen seit dem ersten Auftreten der Krankheit mit dem Cholerakranken, sei es durch directen Contact, sei es durch Gegenstände, welche zur Übertragung der Infection geeignet sind, in Verkehr gestanden sind. Nur diese Personen sind als verdächtig anzusehen.

Jener Theil oder jene Abtheilung des Schiffes und jener Raum des Spitales, in welche der oder die Kranken gebracht wurden, sind vollständig zu desinficieren. Man versteht unter „Theil des Schiffes“ die Cabine des Kranken, die anstoßenden Cabinen, den zu dieser Cabine führenden Gang, das Verdeck, jene Theile des Verdecks, auf welchen der oder die Kranken sich aufgehalten haben.

Wenn es unmöglich ist, den Theil oder die Abtheilung des Schiffes, in welchen sich die von Cholera oder choleraähnlichem Durchfalle ergriffenen Personen befunden haben, zu desinficieren, ohne die als verdächtig erklärten Personen auszuschiffen, so werden diese Personen entweder auf einem anderen, speciell zu diesem Zwecke bestimmten Schiffe untergebracht oder ausgeschifft und in der Sanitätsanstalt bequartiert, welche im Anhange I der Convention unter dem Titel „Organisation der Überwachung und der Desinficierung in Suez und an den Mosesquellen“ vorgesehen ist und ist hiebei jede Berührung mit den Kranken welche ins Spital zu bringen sind, zu vermeiden.

Die Dauer des Aufenthaltes auf dem Schiffe oder auf dem Lande behufs Desinfection wird so kurz als möglich sein und 24 Stunden nicht übersteigen.

Die verdächtigen Personen sind entweder auf ihrem Schiffe oder auf dem für diesen Zweck bestimmten Fahrzeuge einer Beobachtung zu unterwerfen; die Dauer dieser Beobachtung wird gemäß der folgenden Tabelle eine verschiedene sein:

Wenn der letzte Cholerafall im Laufe des siebenten, sechsten oder fünften Tages vor der Ankunft in Suez sich ereignete, — wird die Beobachtung 24 bis 48 Stunden dauern;

wenn derselbe sich im Laufe des vierten Tages vor der Ankunft in Suez ereignete, — wird die Beobachtung zwei bis drei Tage dauern;

wenn derselbe sich im Laufe des dritten Tages vor der Ankunft in Suez ereignete, — wird die Beobachtung drei bis vier Tage dauern;

wenn derselbe sich im Laufe des zweiten Tages vor der Ankunft in Suez ereignete, — wird die Beobachtung vier bis fünf Tage dauern;

wenn derselbe sich einen Tag vor der Ankunft in Suez ereignete, — wird die Beobachtung fünf Tage dauern.

Die Zeit, welche für die Durchführung der Desinfection beansprucht wird, ist in der Beobachtungsdauer inbegriffen.

Die Durchfahrt in Quarantäne kann vor Ablauf der in obiger Tabelle angegebenen Fristen gestattet werden, wenn die Sanitätsbehörde es für möglich erachtet; dieselbe ist jedenfalls zu bewilligen, sobald die Desinfection vollzogen ist, wenn das Schiff außer den Kranken alle oben als „verdächtige“ bezeichneten Personen zurücklässt.

Zur rascheren Durchführung der Desinfectionsmaßnahmen kann ein auf einen Ponton gestellter Desinfectionsapparat an das Schiff angelegt werden.

Verseuchte Schiffe, welche die Zulassung zum freien Verkehre in Egypten anstreben, werden fünf Tage vom letzten Falle, der sich an Bord zugetragen hat, an gerechnet, bei den Mosesquellen zurückgehalten.

Organisation der Überwachung und der Desinficierung in Suez und an den Mosesquellen.

1. Die im Reglement vorgesehene ärztliche Visite wird auf jedem in Suez ankommenden Schiffe durch einen der Stationsärzte vorgenommen.

2. Die Zahl der Ärzte beträgt vier: ein Chefarzt und drei Ärzte.

3. Sie sind mit einem regelrechten Diplome zu versehen und vorzugsweise aus solchen Ärzten zu wählen, welche praktische Specialstudien in der Epidemiologie und Bakteriologie aufzuweisen haben.

4. Sie werden vom Minister des Innern über Vorschlag des Conseils von Alexandrien ernannt.

5. Sie erhalten eine Besoldung, welche mit 8000 Francs beginnend, progressiv bis zu 12000 Francs für die drei Ärzte und von 12000 Francs bis zu 15000 Francs für den Chefarzt steigen kann.

6. Die Desinfections- und Absonderungsstation an den Mosesquellen ist der Leitung des Chefarztes in Suez unterstellt.

7. Wenn daselbst Kranke ausgeschifft werden, sind zwei von den Ärzten aus Suez dort zu internieren, der eine zur Behandlung der Kranken, der andere zum ärztlichen Dienste bei den von der Cholera nicht befallenen Personen.

Die Desinfections- und Absonderungsstation an den Mosesquellen umfasst:

1. Drei Desinfectionsapparate, worunter einer auf einem Ponton anzubringen ist.

2. Ein Isolierspital mit zwölf Betten für die von Cholera oder choleraartigem Durchfall ergriffenen Personen. Dieses Spital ist so einzurichten, dass diese Kranken, Männer und Frauen, von einander abgesondert werden.

3. Baulichkeiten, Spital- oder gewöhnliche Zelte für jene ausgeschifften Personen, welche in dem vorhergehenden Paragraphe nicht inbegriffen sind.

4. Wannen- und Doucheapparate in hinreichender Anzahl.

5. Die nöthigen Baulichkeiten für das Dienstpersonale, das ärztliche Personale, die Wächter etc., ein Magazin und eine Waschküche.

6. Ein Wasserreservoir.

7. Diese verschiedenen Baulichkeiten sind derart anzuordnen, dass eine Berührung zwischen den Kranken, den verseuchten oder verdächtigen Gegenständen einerseits und den anderen Personen anderseits nicht möglich sei.

Bestimmungen, betreffend die Durchfahrt in Quarantäne durch den Suezcanal.

1. Die Sanitätsbehörde von Suez bewilligt die Durchfahrt in Quarantäne, der Conseil wird sogleich davon verständigt. In zweifelhaften Fällen wird die Entscheidung vom Conseil getroffen.

2. An die von den einzelnen Mächten bezeichnete Behörde ist sofort ein Telegramm zu richten. Die Absendung des Telegrammes geschieht auf Kosten des Schiffes.

Jede Macht wird die Strafbestimmungen gegen jene Schiffe erlassen, welche den vom Capitän angegebenen Curs verlassend, ungebührlicher Weise einen der im Gebiete jener Macht gelegenen Häfen anlaufen würden.

Ausgenommen sind die Fälle von höherer Gewalt und von hiedurch veranlasstem Einlaufen in einem Hafen.

3. Bei der Aufnahme des Constitutes ist der Capitän verhalten, zu erklären, ob er an Bord irgendwelche einheimische Heizmannschaft oder Privatdienstpersonale habe, welche in den Bordregistern (log book) nicht eingetragen sind.

4. Ein Officier und zwei Sanitätswächter begeben sich an Bord.

Dieselben haben das Schiff bis Port-Saïd zu begleiten; ihre Aufgabe besteht darin, den Verkehr nach außen zu verhindern und die Ausführung der vorgeschriebenen Maßregeln während der Fahrt durch den Canal zu überwachen.

5. Jede Einschiffung oder Ausschiffung und jedes Umsteigen von Passagieren oder Umladung von Waren ist während der Fahrt durch den Canal von Suez bis einschließlich Port-Saïd untersagt.

6. Die in Quarantäne durchfahrenden Schiffe haben die Fahrt von Suez nach Port-Saïd ohne Anlegen an den Ausweichstellen zurücklegen.

Für den Fall des Auffahrens oder eines unvermeidlichen Ausweichens werden die nöthigen Verrichtungen durch das Bordpersonale ausgeführt werden, unter Vermeidung jeglichen Verkehrs mit dem Personale der Suezcanalgesellschaft.

Die Truppentransporte, welche in Quarantäne transitieren, sind verhalten, den Canal nur bei Tag zu passieren.

Wenn dieselben die Nacht im Canal zubringen müssen, haben sie im See von Timsah vor Anker zu gehen.

7. Schiffen, welche in Quarantäne durchfahren, ist das Anlegen im Hafen von Port-Saïd untersagt.

Die Vornahme der Verproviantierung hat mit den an Bord vorhandenen Mitteln zu geschehen.

Die an Bord getretenen Verlader oder anderen Personen werden auf dem Quarantäneponton abgesondert.

Deren Kleider werden dort der vorschriftsmäßigen Desinfection unterzogen.

8. Wenn es für die in Quarantäne durchfahrenden Schiffe unumgänglich nothwendig wäre, in Port-Saïd Kohle einzunehmen, so haben sie diese Verrichtung außerhalb des Hafens, zwischen den Hafendämmen, vorzunehmen.

9. Die Piloten, die Elektrotechniker, die Agenten der Compagnie, die Sanitätswächter werden in Port-Saïd außerhalb des Hafens, zwischen den Hafendämmen, ausgeschifft und von dort direct zum Quarantäneponton gebracht, wo ihre Kleider einer vollständigen Desinfection unterzogen werden.

Anhang II.

Financielle Quellen, aus denen die Kosten des neuen Sanitätsregimes zu bestreiten sind.

Die Kosten, welche aus der Anwendung des neuen Sanitätsregimes erwachsen, werden folgendermaßen aufgetheilt:

Außerordentliche Ausgaben.

Der egyptische Seesanitäts- und Quarantäneconseil bestimmt im Einvernehmen mit der egyptischen Regierung die für den Bau des Spitales an den Mosesquellen und die Desinfectionsanstalt erforderlichen Summen. Er prüft und bestimmt die Pläne, nach welchen diese Baulichkeiten zu errichten sind.

Diese Summen können entnommen werden:

a) dem Überschusse der Einnahmen der Leuchtthurmverwaltung oder jeder anderen budgetmäßigen Quelle, die diesem vorgezogen werden sollte, oder

b) dem Ertrage einer durch den Conseil aufzunehmenden Anleihe, deren Emissions- und Amortisationsbedingungen derselbe festsetzt.

Ordentliche Auslagen.

Dieselben werden gedeckt:

1. Durch die Wiedereinführung der allgemeinen Taxe für die Postschiffe, die bisher von jeder Sanitätstaxe befreit waren;

2. durch Einhebung einer Taxe von den Passagieren, mit Ausnahme der Militärs und der Pilger, oder durch Einhebung einer Taxe vom Tonnengehalte der durch das Rothe Meer kommenden Schiffe.

Zusammensetzung, Befugnisse und Thätigkeit des egyptischen Seesanitäts- und Quarantäneconseils (Decret, Beschluss, allgemeines Reglement).

Abänderungen des Khedivialdecretes vom 3. Jänner 1881.

Art. 1. Der Seesanitäts- und Quarantäneconseil ist beauftragt, die Maßregeln zur Verhütung der Einschleppung epidemischer Krankheiten und Thierseuchen nach Egypten, sowie gegen deren Übertragung ins Ausland festzusetzen.

Art. 2. Die Zahl der egyptischen Delegierten wird auf vier Mitglieder beschränkt, und zwar:

1. Der Präsident des Conseils, welcher von der egyptischen Regierung ernannt wird, und der nur im Falle der Stimmengleichheit sein Votum abgibt;

2. ein europäischer Doctor der Medicin, Generalinspector des Seesanitäts- und Quarantänedienstes;

3. der Sanitätsinspector der Stadt Alexandrien oder ein Stellvertreter desselben;

4. der Veterinärinspector der Verwaltung des Sanitätsdienstes und der öffentlichen Gesundheitspflege.

Alle Delegierten müssen entweder durch eine europäische medicinische Facultät oder durch den Staat regelrecht diplomierte Ärzte oder effective Functionäre mindestens im Range eines Viceconsuls oder in einem gleichwertigen Range sein. Diese Bestimmung findet auf die gegenwärtig angestellten Functionäre keine Anwendung.

Art. 4. Was Egypten betrifft, wird der Seesanitäts- und Quarantäneconseil von dem Conseil für Gesundheit und öffentliche Gesundheitspflege allwöchentlich die Sanitätsbulletins der Städte Kairo und Alexandrien und allmonatlich die Sanitätsbulletins der Provinzen erhalten. Diese Bulletins müssen in kürzeren Intervallen eingesendet werden, wenn der Seesanitäts- und Quarantäneconseil es mit Rücksicht auf besondere Umstände verlangt.

Der Seesanitäts- und Quarantäneconseil wird seinerseits dem Conseil für Gesundheit und öffentliche Gesundheitspflege die Entscheidungen, die er getroffen und die Nachrichten, die er aus dem Auslande erhalten hat, mittheilen.

Die Regierungen senden, wenn sie es für angezeigt halten, dem Conseil die Sanitätsbulletins ihrer Länder und bringen demselben Epidemien und Thierseuchen gleich bei deren Auftreten zur Kenntnis.

Art. 13. Der Sanitätsinspector, die Directoren der Sanitätsämter und die Ärzte der Sanitätsstationen und Quarantänelager sind aus den durch eine europäische medicinische Facultät oder durch den Staat regelrecht diplomierten Ärzten zu wählen.

Der Delegierte des Conseils in Djeddah kann ein in Kairo diplomierter Arzt sein.

Art. 14. Für alle Functionen und Anstellungen des Seesanitäts- und Quarantänedienstes bezeichnet der Conseil seine Candidaten durch seinen Präsidenten dem Minister des Innern, welchem allein das Recht der Ernennung zusteht.

In derselben Weise ist bei den Entlassungen, Übersetzungen und Beförderungen vorzugehen.

Dem Präsidenten steht jedoch die directe Anstellung der Subalternbeamten, Taglöhner und Diener u. s. w. zu. Die Anstellung der Sanitätswächter ist dem Conseil vorbehalten.

Art. 15. Die Directoren der Sanitätsämter sind sieben an der Zahl, mit dem Amtssitzen in Alexandrien, Damiette, Port-Saïd, Suez, Tor, Suakim und Kosseir.

Das Sanitätsamt in Tor wird nur während der Dauer der Pilgerfahrten oder in Epidemiezeiten in Thätigkeit sein.

Art. 17. Der Chef der Sanitätsagentie in El-Arisch hat dieselben Befugnisse, wie sie durch den vorhergehenden Artikel den Directoren eingeräumt sind.

Art. 21. Ein aus dem Präsidenten, dem Generalinspector des Seesanitäts- und Quarantänedienstes und drei durch den Conseil gewählten Delegierten zusammengesetztes Disciplinarcomité ist beauftragt, Klagen zu untersuchen, welche gegen die Organe des Seesanitäts- und Quarantänedienstes erhoben werden.

Dasselbe verfasst über jede Angelegenheit einen Bericht und unterbreitet denselben der Beurtheilung der Vollversammlung des Conseils. Die Delegierten werden jedes Jahr erneuert. Sie sind wieder wählbar.

Die Entscheidung des Conseils wird durch dessen Präsidenten dem Minister des Innern zur Sanction vorgelegt.

Das Disciplinarcomité kann, ohne den Conseil zu Rathe zu ziehen, verhängen: 1. den Tadel; 2. die Suspendierung vom Gehalte bis zu einem Monat.

Art. 24. Der Seesanitäts- und Quarantäneconseil verfügt selbständig über seine financielle Gebarung.

Die Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben ist einem Comité anvertraut, welches aus dem Präsidenten, dem Generalinspector des Seesanitäts- und Quarantänedienstes und drei vom Conseil gewählten Delegierten der Mächte besteht.

Es führt die Benennung Finanzcomité. Die drei Delegierten der Mächte werden jedes Jahr erneuert. Sie sind wieder wählbar.

Dieses Comité bestimmt unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Conseil die Bezüge der Angestellten jeden Grades; es entscheidet über die stetigen und die unvorhergesehenen Ausgaben. Alle drei Monate verfasst es in einer speciellen Sitzung einen ausführlichen Bericht über seine Geschäftsführung an den Conseil. Innerhalb der auf den Schluss des Budgetjahres folgenden drei Monate setzt der Conseil über Vorschlag des Comités die definitive Bilanz fest, und leitet dieselbe durch seinen Präsidenten an den Minister des Innern.

Der Conseil stellt das Budget seiner Einnahmen und Ausgaben zusammen. Dieses Budget wird durch den Ministerrath gleichzeitig mit dem allgemeinen Staatsbudget als Anhang zu diesem letzteren festgesetzt. Falls die Ziffer der Ausgaben die Ziffer der Einnahmen übersteigen sollte, wird das Deficit aus den allgemeinen Einnahmen des Staates gedeckt. Doch hat der Conseil alsbald die Mittel zu erwägen, wie das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen ist. Seine Vorschläge werden durch seinen Präsidenten an den Minister des Innern geleitet. Der Überschuss der Einnahmen, wofern sich ein solcher ergibt, verbleibt in der Casse des Seesanitäts- und Quarantäneconseils; dieser Überschuß ist nach vom Ministerrathe bestätigter Entscheidung des Sanitätsconseils zur Bildung eines ausschließlich zur Deckung von unvorhergesehenen Erfordernissen bestimmten Reservefonds zu verwenden.

Art. 25. Der Präsident ist verpflichtet, die geheime Abstimmung anzuordnen, so oft drei Mitglieder des Conseils es

verlangen. Die geheime Abstimmung ist obligatorisch, so oft es sich um die Wahl der Delegierten der Mächte für das Disciplinar- oder das Finanzcomité oder wenn es sich um eine Ernennung, Entlassung, Übersetzung oder Beförderung im Personal handelt.

Art. 27 wird gestrichen.

Abänderungen des Ministerialbeschlusses vom 9. Jänner 1881.

Art. 3. Der Secretär des Conseils führt die Sitzungsprotokolle. Diese Protokolle sind allen Mitgliedern, welche der Sitzung beigewohnt haben, zur Fertigung vorzulegen.

Sie werden vollinhaltlich in ein Register eingetragen, welches in den Archiven zugleich mit den Originalprotokollen aufzubewahren ist.

Jedem Conseilsmitgliede werden auf Verlangen Protokollsauszüge ausgefolgt.

Art 4. Einer aus dem Präsidenten, dem Generalinspector des Seesanitäts- und Quarantänedienstes und zwei durch den Conseil gewählten Vertretern der Mächte bestehenden Permanenzcommission obliegt es, dringende Entscheidungen und Vorkehrungen zu treffen.

Der Delegierte der interessierten Nation wird immer eingeladen. Derselbe hat Stimmrecht.

Der Präsident gibt sein Votum nur im Falle der Stimmengleichheit ab.

Die Entscheidungen werden sofort allen Conseilsmitgliedern brieflich mitgetheilt.

Diese Commission wird alle drei Monate erneuert.

Art. 5. Der Präsident oder in seiner Abwesenheit der Generalinspector des Seesanitäts- und Quarantänedienstes leitet die Berathungen des Conseils. Er gibt sein Votum nur im Falle der Stimmengleichheit.

Dem Präsidenten steht die Oberleitung des Dienstes zu. Es ist seine Aufgabe, die Beschlüsse des Conseils ausführen zu lassen.

Art. 12. Die Directoren der Sanitätsämter werden hinsichtlich der Bezüge in zwei Classen getheilt:

Ämter erster Classe, vier an der Zahl, u. zw.:

Alexandrien,

Port-Saïd,

Bassin von Suez und Lager an den Mosesquellen:
Tor,
Ämter zweiter Classe, drei an der Zahl, u. zw.:
Damiette,
Suakim,
Kosseir.

Art. 14. Es besteht eine einzige Sanitätsagentie, jene in El-Arisch.

Art. 16. Sanitätsposten bestehen sechs, und zwar die folgenden:

Die Posten von Port Neuf, Aboukir, Broullos und Rosette, welche dem Sanitätsamte in Alexandrien unterstehen;

die Posten von Kantara und im inneren Hafen von Ismaila, die dem Sanitätsamte in Port-Saïd unterstehen.

Der Conseil kann nach Maßgabe der Dienstesnothwendigkeit und der ihm zur Verfügung stehenden Mittel neue Sanitätsposten errichten.

Abänderungen des allgemeinen sanitätspolizeilichen, maritimen und Quarantänereglements.

Art. 2. Die Zusammensetzung des Seesanitäts- und Quarantäneconseils wird durch das organische Decret vom 3. Jänner 1881 und durch das Decret vom . . . . geregelt. Seine allgemeinen Befugnisse werden durch den, dem obigen Decret angeschlossenen Ministerialbeschluss und durch das gegenwärtige allgemeine Reglement bestimmt.

Art. 16. Der Gesundheitspass ist entweder rein oder unrein. Derselbe ist rein, wenn darin das Nichtvorhandensein von ansteckenden Krankheiten jeder Art, in dem Lande oder in den Ländern, woher das Schiff kommt, bestätigt wird, unrein, wenn darin das Vorhandensein einer solchen Krankheit angezeigt wird.

Art. 28. Die Besichtigung muss unverzüglich vorgenommen werden, so dass die Schiffe möglichst wenig aufgehalten werden. Dieselbe findet sowohl bei Nacht als bei Tag statt.

Art. 29. Die Schiffe werden unmittelbar nach der Besichtigung oder der Aufnahme des Constitutes zum freien Verkehre zugelassen, ausgenommen wenn sie in die Kategorie der verdächtigen oder verseuchten Schiffe gehören.

Art. 30. Auf alle verdächtigen oder verseuchten Schiffe sind bei ihrer Ankunft Präventivmaßregeln anzuwenden. Wenn Cholerameldungen aus der Richtung des Mittelmeeres vorliegen, beschließt der Conseil die Verhängung der bezüglich der verdächtigen oder verseuchten Schiffe, welche die Durchfahrt durch den Canal verlangen, zu treffenden Maßregeln.

Diese Maßregeln haben mit den in Suez geltenden Bestimmungen übereinzustimmen.

Die Artikel 31, 32, 33, 34 und 35 entfallen.

Art. 31 (ex 36). Für jedes verdächtige oder verseuchte Schiff wird ein abseits gelegener und durch eine hinreichende Zahl von Sanitätswächtern überwachender Ankerplatz bestimmt.

Art. 32 (ex 37). Wenn während der Dauer der Absonderung der ausgeschifften Personen ein neuer, sei es zweifelhafter oder sicherer Cholerafall unter den abgesonderten Personen vorkommt, so beginnt die Dauer der Absonderung für die mit der erkrankten Person in Verkehr gebliebene Personengruppe von neuem.

Art. 35 (ex 40). Einem vom Lande kommenden und nach dem Auslande bestimmten Paketboote, welches in verdächtigem oder verseuchtem Zustande einen mit einer Sanitätsstation versehenen Hafen anläuft, um dort Quarantäne zu halten, kann, wenn daraus eine Gefahr für die anderen in Quarantäne befindlichen Personen erwachsen sollte, die Ausschiffung seiner Passagiere an der Sanitätsstation verweigert und das Schiff aufgefordert werden, die Fahrt bis zu seinem nächsten Bestimmungsorte fortzusetzen, nachdem ihm jeder erforderliche Beistand geleistet worden.

Sind an Bord Fälle einer ansteckenden Krankheit, so werden die Kranken, insoweit dies möglich, in das Krankenhaus der Sanitätsstation gebracht.

Art. 36 (ex 41). Schiffe, welche Auswanderer oder Pilger an Bord haben, sowie im allgemeinen Schiffe, welche wegen Ansammlung von Menschen in gesundheitswidrigen Verhältnissen als gefährlich befunden werden, können zu jeder Zeit Gegenstand besonderer Vorsichtsmaßregeln sein, welche die Sanitätsbehörde des Ankunftshafens festsetzt. (Siehe Reglement für die Pilgerfahrten.)

Titel IX.

Von den Desinfectionsmaßregeln.

(Siehe die durch die technische Commission herausgegebenen und von der Conferenz genehmigten Instructionen gegen die Cholera.)

Titel X.

Von den Sanitätsstationen.

Nota. Das Wort „Sanitätsstation" tritt überall an die Stelle des Wortes „Lazareth".

Art. 39 (ex 55). Sanitätsstationen erster Classe sind jene, in welchen nach der allgemeinen Regel alle Präventivmaßregeln durchzuführen sind.

Art. 42 (ex 58). Die Sanitätsstationen erster Classe müssen mit den zur Desinfection erforderlichen Zimmern und Räumlichkeiten, sowie mit den hiezu nöthigen Vorrichtungen versehen sein.

Art. 44 (ex 60). Sanitätsstationen zweiter Classe sind beschränktere, permanente oder zeitweilige Anstalten mit der Bestimmung, in dringenden Fällen eine geringe Zahl von Personen aufzunehmen, welche von einer als einschleppungsfähig geltenden Krankheit befallen sind.

Art. 45 (ex 61). Wenn die Zahl der in irgendeiner der Sanitätsstationen verfügbaren Plätze nicht hinreicht, um gleichzeitig alle zu isolierenden Personen aufzunehmen, wird das Schiff, auf welchem sich jene Personen befinden, die nicht untergebracht werden konnten, aufgefordert, sich zur nächstliegenden Sanitätsstation zu begeben, falls es nicht vorzieht, abzuwarten, bis die Untergebrachten ihre Isolierungszeit vollendet haben.

Art. 46 (ex 62). Die für die Quarantäne der Schiffe bestimmten Orte, die für jene der Passagiere bestimmten Sanitätsstationen und die Isolierungs- und Desinficierungsanstalten unterstehen unmittelbar der Competenz des Seesanitäts- und Quarantänedienstes.

Art. 52 (ex 68). Die aus dem Aufenthalte von Soldaten, Seeleuten und Mittellosen in Sanitätsstationen erwachsenden Kosten sind von der Behörde, welcher sie unterstehen, zu tragen.

Art. 59 (ex 75). Die Seesanitäts- und Quarantänepolizei in dem ägyptischen Küstengebiete am Mittelländischen und Rothen Meere, sowie an den Landgrenzen Ägyptens gegen die Wüste zu wird von Organen gehandhabt, welche dem Seesanitäts- und Quarantäneconseil in Alexandrien unterstehen.

Die Befugnisse dieser Organe werden durch Ministerialbeschluss festgesetzt.

Anhang IV.

Specielle Sanitäts-Reglements.

Cholera-Reglement.

Art. 1. Unverdächtige Schiffe. Jedes unverdächtige Schiff, mit was immer für einem Gesundheitspasse dasselbe versehen sein mag, auf welchem weder zur Zeit des Abganges, noch während der Fahrt ein Cholerafall vorgekommen ist, wird bei günstigem Ergebnisse der ärztlichen Untersuchung sofort zum freien Verkehre zugelassen. Diese Bestimmung kann jedoch auf Schiffe, welche Pilger befördern, unter keinen Umständen Anwendung finden.

Art. 2. Verdächtige Schiffe, das heißt solche, auf welchen wohl Cholerafälle zur Zeit des Abganges oder während der Fahrt, jedoch seit sieben Tagen keine neuen Fälle vorgekommen sind. Solche Schiffe unterliegen einer verschiedenen Behandlung, je nachdem sie einen Arzt oder einen Desinfectionsapparat an Bord haben oder nicht.

a) Schiffe, welche einen Arzt und einen allen Anforderungen entsprechenden Desinfectionsapparat an Bord haben, werden zur Durchfahrt durch den Suezcanal unter den vom Transitreglement vorgeschriebenen Bedingungen zugelassen;

b) andere verdächtige Schiffe, die weder einen Arzt, noch einen Desinfectionsapparat an Bord haben, werden vor ihrer Zulassung zur Durchfahrt in Quarantäne so lange bei den Mosesquellen zurückgehalten werden, als es nothwendig ist, um die Desinficierung der schmutzigen Wäsche, der Leibwäsche und anderer Infectionsträger durchzuführen und sich von dem sanitären Zustande des Schiffes zu überzeugen.

Wenn es sich um ein Postschiff oder um ein speciell zum Passagiertransporte bestimmtes Paketboot handelt, welches keinen Desinfectionsapparat besitzt, aber einen Arzt an Bord hat, wird, wenn die Ortsbehörde auf Grund eines amtlichen Befundes die Sicherheit hat, dass die Assanierungs- und Desinficierungsmaßregeln entweder am Ausgangspunkt oder während der Fahrt in richtiger Weise angewendet worden sind, die Durchfahrt in Quarantäne bewilligt.

Handelt es sich um Post- oder speciell zum Passagiertransporte bestimmte Paketboote ohne Desinfectionsapparat, aber mit einem Arzte an Bord, sind ferner seit dem lezten Cholerafalle mehr als 14 Tage vergangen und ist der sanitäre Zustand des Schiffes befriedigend, so kann die Zulassung zum freien Verkehre in Suez erfolgen, sobald die Desinfection beendet ist.

Wenn die Fahrt des Schiffes weniger als 14 Tage gedauert hat, werden die nach Ägypten reisenden Passagiere bei den Mosesquellen ausgeschifft, durch 24 Stunden isoliert und ihre schmutzige Wäsche und Gebrauchsgegenstände desinficiert. Sodann werden sie zum freien Verkehre zugelassen. Schiffe, welche eine Fahrt von weniger als 14 Tagen hinter sich haben und welche die Zulassung zum freien Verkehre für Ägypten verlangen, werden gleichfalls durch 24 Stunden bei den Mosesquellen zurückgehalten.

Wenn die Cholera bloß unter der Schiffsmannschaft auftritt, so erstreckt sich die Desinficierung bloß auf die schmutzige Wäsche der Schiffsmannschaft, jedoch auf die ganze schmutzige Wäsche und auch auf die Unterkunftsräume der Schiffsmannschaft.

Art. 3. Verseuchte Schiffe, d. h. solche, die Cholera an Bord haben oder auf denen seit 7 Tagen neue Cholerafälle vorgekommen sind. Sie werden eingetheilt in Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat und in Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat.

a) Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat werden bei den Mosesquellen angehalten und die mit Cholera oder choleraähnlichen Durchfall behafteten Personen ausgeschifft und in einem Spitale isoliert. Die Desinficierung ist in gründlicher Weise durchzuführen. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft, in möglichst kleine Gruppen gesondert

und isoliert, so dass, wenn die Cholera sich ausbreiten sollte, die Gesammtheit nicht durch eine einzelne Gruppe in Mitleidenschaft gezogen werde. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände und Kleider der Schiffsmannschaft und der Passagiere sind gleich dem Schiffe zu desinficieren.

Selbstverständlich handelt es sich hiebei nicht um Ausladung der Waren, sondern nur um Desinficierung des verseuchten Theiles des Schiffes.

Die Passagiere haben fünf Tage in der Anstalt an der Mosesquelle zu verbleiben; wenn seit den letzten Cholerafällen mehrere Tage verflossen sind, wird die Dauer der Isolierung abgekürzt. Die Dauer der Isolierung ist je nach dem Zeitpunkte des Vorkommens des letzten Falles verschieden.

Es hat also, wenn der letzte Fall vor sieben Tagen vorgekommen ist, die Beobachtung 48 Stunden; wenn er vor sechs Tagen vorgekommen ist, drei Tage; wenn er vor fünf Tagen vorgekommen ist, vier Tage; wenn er vor weniger als fünf Tage vorgekommen ist, fünf Tage zu dauern.

b) Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat. Mit Arzt und Desinfectionsapparat versehene Schiffe werden bei den Mosesquellen angehalten.

Der Schiffsarzt hat unter Eid die an Bord mit Cholera oder choleraähnlichem Durchfalle behafteten Personen zu bezeichnen. Diese Kranken sind auszuschiffen und zu isolieren.

Nach der Ausschiffung dieser Kranken ist die schmutzige Wäsche der übrigen Passagiere und der Schiffsmannschaft der Desinficierung an Bord zu unterziehen.

Falls die Cholera nur unter der Schiffsmannschaft aufgetreten ist, hat sich die Desinficierung der Wäsche bloß auf die schmutzige Wäsche der Schiffsmannschaft und die zu den Schlafstätten der Schiffsmannschaft gehörige Wäsche zu erstrecken.

Der Schiffsarzt hat auch unter Eid den Theil oder die Abtheilung des Schiffes und den Raum des Spitales zu bezeichnen, in welche der Kranke oder die Kranken gebracht worden sind. Er hat gleichfalls unter Eid anzugeben, welche Personen seit dem ersten Auftreten der Krankheit mit dem Cholerakranken, sei es durch directen Contact, sei es durch Gegenstände, welche zur Übertragung der Infection geeignet

sind, in Verkehr gestanden sind. Nur diese Personen sind als „verdächtig“ anzusehen.

Jener Theil oder jene Abtheilung des Schiffes und jener Raum des Spitales, in welche der oder die Kranken gebracht wurden, sind vollständig zu desinficieren. Man versteht unter „Theil des Schiffes“ die Cabine des Kranken, die anstoßenden Cabinen, den zu diesen Cabinen führenden Gang, das Verdeck, jene Theile des Verdecks, auf welchen der oder die Kranken sich aufgehalten haben.

Wenn es unmöglich ist, den Theil oder die Abtheilung des Schiffes, in welchen sich die von Cholera oder cholera-ähnlichem Durchfalle ergriffenen Personen befunden haben, zu desinficieren, ohne die als verdächtig erklärten Personen auszuschiffen, so werden diese Personen entweder auf einem anderen, speciell zu diesem Zwecke bestimmten Schiffe untergebracht oder ausgeschifft und in der Sanitätsanstalt bequartiert, von welcher Anhang I der Convention unter dem Titel „Organisation der Überwachung und der Desinficierung in Suez und an den Mosesquellen“ handelt, wobei jede Berührung mit den Kranken, welche ins Spital gebracht wurden, zu vermeiden ist.

Die Dauer des Aufenthaltes auf letzterem Schiffe oder auf dem Lande behufs Desinfection wird so kurz als möglich sein und 24 Stunden nicht übersteigen.

Die verdächtigen Personen sind einer Beobachtung zu unterwerfen, sei es auf ihrem Schiffe oder auf dem für diesen Zweck bestimmten Fahrzeuge; die Dauer dieser Beobachtung wird gemäß der folgenden Tabelle eine verschiedene sein:

Wenn der letzte Cholerafall im Laufe des siebenten, sechsten oder fünften Tages vor der Ankunft in Suez sich ereignete — wird die Beobachtung 24 bis 48 Stunden dauern;

wenn derselbe sich im Laufe des vierten Tages von der Ankunft in Suez ereignete — wird die Beobachtung zwei bis drei Tage dauern;

wenn derselbe sich im Laufe des zweiten Tages vor der Ankunft in Suez ereignete — wird die Beobachtung vier bis fünf Tage dauern;

wenn derselbe sich einen Tag vor der Ankunft in Suez ereignete — wird die Beobachtung fünf Tage dauern.

Die Zeit, welche für die Durchführung der Desinfection beansprucht wird, ist in der Beobachtungsdauer inbegriffen.

Die Durchfahrt in Quarantäne kann vor Ablauf der in obiger Tabelle angegebenen Fristen gestattet werden, wenn die Sanitätsbehörde es für zulässig erachtet; dieselbe ist jedenfalls zu bewilligen, sobald die Desinfection vollzogen ist, wenn das Schiff außer den Kranken, alle oben als „verdächtig" bezeichneten Personen zurücklässt.

Behufs rascher Durchführung der Desinfectionsverrichtungen kann ein auf einen Ponton gestellter Desinfectionsapparat an das Schiff anlegen.

Verseuchte Schiffe, welche verlangen, in Ägypten zum freien Verkehre zugelassen zu werden, werden fünf Tage bei den Mosesquellen zurückgehalten, vom letzten Falle an, der sich an Bord zugetragen hat, gerechnet.

Art. 4. Passagiere. Die verschiedenen in die Sanitätsstation aufgenommenen Gruppen von Personen sind voneinander je nach dem Zeitpunkte ihrer Ankunft und nach dem Gesundheitszustande jeder einzelnen Gruppe abzusenden.

Die mit der Cholera oder mit choleraartigem Durchfalle behafteten Personen sind sorgfältig von den anderen Personen abzusondern und ist für die nach ihrem Zustande erforderliche ärztliche Pflege Sorge zu tragen.

Die Cholera-Reconvalescenten werden ohne Rücksicht auf die Zahl der von ihnen in der Sanitätsstation zugebrachten Tage erst dann zum freien Verkehre zugelassen, wenn der Arzt der bezüglichen Station erklärt, dass die Gewährung derselben ohne Gefahr stattfinden könne.

Die an der Cholera verstorbenen Individuen werden auf dem Friedhofe der Sanitätsstation oder, wo ein solcher nicht vorhanden, an einem abseits gelegenen Orte mit allen erforderlichen Vorsichtsmaßregeln begraben. Die Grube muss eine Tiefe von zwei Meter haben.

Die von den Cholerakranken auf den Sanitätsstationen innegehabten Räume sind nach ihrem Freiwerden mit größter Vorsicht zu desinficieren.

Art. 5. Desinficierung. 1. Lumpen und alte Hadern, inficiertes Verbandzeug, Papier und andere wertlose Gegenstände werden verbrannt.

2. Wäsche, Bettzeug, Kleider, Matratzen, Teppiche, Wertpapiere u. s. w. werden, wenn sie verunreinigt oder verdächtig sind, in den Dampf-Desinfectionsapparaten unter Druck desinficiert.

Diese Desinfectionsapparate müssen, um als wirksame Desinfectionsapparate angesehen zu werden, einer Probe unterzogen werden, durch welche unter Anwendung eines Maximalthermometers erwiesen wird, dass die Temperatur im Innern einer Matratze thatsächlich 105 bis 110 Centigrade erreicht, eine Temperatur, welche um ein Geringes jene übersteigt, die erforderlich ist, um die bisher bekannten krankheitserregenden Mikroorganismen zu tödten.

Um der Wirksamkeit dieses Verfahrens sicher zu sein, muss man die genannte Temperatur durch 10 bis 15 Minuten thatsächlich aufrecht erhalten.

3. Desinficierende Lösungen:

a) Sublimatlösung im Verhältnisse von 1 zu 1000 mit einem Zusatze von 5 Gramm Salzsäure.

Diese Lösung ist mit Fuchsin oder Eosin gefärbt. Dieselbe darf nicht in Metallgefäße gegeben werden.

b) Fünfprocentige Lösung von reiner krystallisierter Carbolsäure.

c) Frisch zubereitete Kalkmilch.*)

4. Besondere Anweisungen, welche beim Gebrauche der desinficierenden Lösungen zu beobachten sind.

Durch die Entleerungen der Kranken verunreinigte Wäsche, Kleider und sonstige Gegenstände werden in eine Sublimatlösung getaucht.

Gegenstände, welche der Temperatur des Ofens (100° C.) ohne Schaden nicht ausgesetzt werden können, Gegenstände aus Leder, Tische, Parquetten u. s. w. sind mit Sublimatlösung zu waschen.

---

*) Um sehr wirksame Kalkmilch zu erhalten, nimmt man Kalk von guter Qualität und bringt ihn durch allmähliche Befeuchtung mit der Hälfte seines Gewichtes an Wasser zum Zerfallen. Wenn das Zerfallen bewirkt ist, stellt man das Pulver in einem sorgfältig verschlossenen Behältnisse an einen trockenen Ort. Nachdem ein Kilogramm Kalk beim Zerfallen 500 Gramm Wasser aufnimmt und dadurch ein Volumen von 2 Liter 200 erreicht, genügt es, dasselbe mit dem doppelten seines Volumens, d. i. 4 Kilogramm 400 Gramm Wasser zu verdünnen, um Kalkmilch von der Stärke von 20 zu 100 zu erhalten.

Die mit der Pflege der Kranken betrauten Personen haben sich Gesicht und Hände mit einer Sublimatlösung von 1 zu 2000 zu waschen.

Die Carbolsäure dient zur Desinficierung jener Gegenstände, welche weder eine Temperatur von 100° C., noch die Berührung mit Sublimatlösungen vertragen, wie Metalle, Instrumente u. s. w.

Der Gebrauch der Kalkmilch empfiehlt sich insbesondere für die Desinficierung der Entleerungen der Cholerakranken, Erbrechnungs- und Stuhlentleerungsstoffe. In Ermanglung derselben kann Carbolsäure verwendet werden.

5. Desinficierung der von Cholerakranken benützten Schiffe:

Alle von Cholerakranken oder krankheitsverdächtigen Personen benützten Cabinen und sonstigen Theile des Schiffes werden geräumt und alle Gegenstände nach den vorstehenden Vorschriften behandelt.

Die Wände werden mit einen Zusatz von zehnprocentigen Alkohol enthaltender Sublimatlösung desinficiert. Die Besprengung geschieht, indem man an der Wand oben anfängt und in horizontaler Richtung vorgeht; man fährt damit nach abwärts fort, bis die ganze Oberfläche der Wand successive mit einer Schichte von in feine Tröpfchen vertheilter Flüssigkeit bedeckt ist.

Die Fußböden werden mit derselben Lösung gewaschen.

Zwei Stunden darnach werden die Wände und der Fußboden ausgiebig mit Wasser abgewaschen.

6. Desinficierung des Kielraumes eines verseuchten Schiffes.

Zur Desinficierung des Kielraumes wird zuerst, um den Schwefelwasserstoff zu neutralisieren, eine hinreichende Menge schwefelsaures Eisen eingeschüttet, das im Kielraume befindliche Wasser entleert, der Raum mit Meerwasser ausgespült und dann eine gewisse Menge Sublimatlösung eingegossen.

Das im Kielraume befindliche Wasser darf nicht in einen Hafen entleert werden.

Art. 6. In Bezug auf rohe Häute, thierische Abfälle, Lumpen, Hadern, wird das Conseil das jeweilig in Anwendung zu bringende Verfahren nach den vom technischen Comité

ausgearbeiteten und von der Conferenz angenommenen Instructionen festsetzen.

Artikel 9 wird annulliert.

Errichtung eines Sanitätswachcorps für den Dienst bei der Durchfahrt in Quarantäne.

1. Es wird ein Sanitätswachcorps errichtet, welches die Aufgabe hat, die Überwachung und Ausführung der im Canal und in der Anstalt an den Mosesquellen zur Anwendung kommenden Vorsichtsmaßregeln zu sichern.

Dieses Corps umfasst zehn Wachmänner.

2. Dasselbe ergänzt sich aus ehemaligen Unterofficieren, sei es einer europäischen oder der ägyptischen Armee und Marine.

3. Die Wachmannschaft zerfällt in zwei Classen:
vier Wachmänner erster Classe und
sechs Wachmänner zweiter Classe.

4. Die jährliche Besoldung dieser Organe beträgt:
für jene erster Classe 160—200 ägyptische £;
für jene zweiter Classe 120—160 ägyptische £
mit einer jährlich bis zur Erreichung des Meistbetrages steigenden Zulage.

5. Sie unterstehen unmittelbar den Befehlen des Directors des Amtes in Suez.

6. Sie sind mit allen Desinficierungsmethoden und dem dabei üblichen Verfahren bekannt zu machen und haben die Handhabung der dabei in Anwendung kommenden Instrumente und Stoffe zu erlernen.

7. Ihre Ernennung erfolgt, nach Sicherstellung ihrer Eignung, durch das Conseil in der im Artikel 14 des revidierten Khedivialdecretes von 1881 festgesetzten Form.

8. Sie erhalten den Charakter von Polizeiorganen und damit das Strafantragsrecht in Fällen von Verletzung des Sanitätsreglements.

Das Postreglement, das Reglement gegen das gelbe Fieber, sowie das Thierquarantänereglement sind vom neuen ägyptischen Seesanitäts- und Quarantäneconseil einer Umarbeitung zu unterziehen.

Reglement für die Durchfahrt.

(Siehe oben: Bestimmungen für die Durchfahrt in Quarantäne durch den Canal.)

Reglement für die Herkünfte aus den arabischen Häfen des Rothen Meeres zur Zeit der Rückkehr der Pilger.

Art. 1. Jedes aus einem Hafen des Hedjaz oder aus irgend einem anderen Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommende, mit unreinem Gesundheitspasse versehene Schiff, welches nach Suez oder nach einem Hafen des mittelländischen Meeres reisende Pilger oder ähnliche Massentransporte an Bord hat, muss sich nach El-Tor begeben, um sich dort der reglementmäßigen Quarantäne zu unterziehen.

Dort werden die Passagiere, das Gepäck und jene Waren, durch welche eine Infection übertragen werden kann, ausgeschifft und ebenso wie die Gebrauchsgegenstände und das Schiff selbst desinficiert.

Art. 2. Die Dauer der Quarantäne in El-Tor beträgt für die im vorhergehenden Artikel bezeichneten Pilger volle 15 Tage, vom Tage an gerechnet, an welchem der letzte Cholerafall in der Quarantäneabtheilung constatiert wurde, vorausgesetzt, dass keine Verletzung der für die Isolierung geltenden Vorschriften stattgefunden hat.

Im Falle, dass in einer dieser Abtheilungen ein Cholerafall vorkäme, haben die zu derselben gehörigen Pilger eine Quarantäne von 15 Tagen durchzumachen.

Die Schiffe, welche Pilger zurückbringen, können den Canal nur in Quarantäne passieren.

Die ägyptischen Pilger sind, nachdem sie El-Tor verlassen haben, in Ras Mallap oder irgend einem anderen vom Conseil in Alexandrien zu bezeichneten Orte auszuschiffen, um sich daselbst einer dreitägigen Beobachtungsquarantäne und einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen, bevor sie zum freien Verkehre zugelassen werden.

Im Falle, dass während der Überfahrt von El-Tor nach Suez auf solchen Schiffen ein verdächtiger Fall vorkommt, sind selbe nach El-Tor zurückzuweisen.

Art. 3. Für die Agenten der Schiffahrtsgesellschaften und die Capitäne wird bemerkt, dass ausschließlich die ägyptischen Pilger nach Beendigung ihrer Quarantäne in El-Tor und Ras

Mallap das Schiff definitiv verlassen dürfen, um von dort in ihre Heimat zurückzukehren. Als Ägypter oder in Ägypten wohnend, werden nur jene Pilger angesehen, welche eine, von einer ägyptischen Behörde ausgestellte und nach dem festgesetzten Muster ausgefertigte Aufenthaltskarte besitzen.

Muster dieser Karten sind bei den Consular- und Sanitätsämtern in Djeddah und Jambo hinterlegt, wo sie von den Schiffsagenten und Capitänen eingesehen werden können.

Die nicht ägyptischen Pilger, als: Türken, Russen, Perser, Tunesier, Algerier, Marokkaner u. s. w. dürfen nach ihrem Abgange von El-Tor nicht in einem ägyptischen Hafen ausgeschifft werden.

Demzufolge werden die Schiffsagenten und Capitäne aufmerksam gemacht, dass für fremde Pilger das Umsteigen auf ein anderes Schiff sowohl in Tor, als in Suez, Port-Saïd und Alexandrien untersagt ist.

Schiffe, welche einer der genannten Nationalitäten angehörige Pilger an Bord haben, unterliegen derselben Behandlung, wie diese selbst, und werden in keinem ägyptischen Hafen des mittelländischen Meeres zugelassen.

Art. 4. Schiffe mit unreinem Gesundheitspasse wegen Cholera, welche von einem Hafen des Hedjaz oder irgend einem anderen Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommen, ohne daselbst Pilger oder ähnliche Massentransporte an Bord genommen zu haben, und die während der Fahrt keinen verdächtigen Fall an Bord zu verzeichnen hatten, fallen in die Kategorie der gewöhnlichen verdächtigen Schiffe. Sie unterliegen denselben Vorsichtsmaßregeln und derselben Behandlung wie diese.

Ist Ägypten ihr Reiseziel, so unterliegen sie einer Beobachtungsquarantäne von drei Tagen und erhalten nur auf Grund eines günstigen Ergebnisses der ärztlichen Untersuchung freien Verkehr.

Kommen auf solchen Schiffen während der Überfahrt verdächtige Fälle vor, so haben diese Schiffe sich in El-Tor einer Quarantäne zu unterziehen, deren Dauer 15 Tage betragen wird.

Wenn während der Fahrt zwischen Tor und Suez an Bord ein verdächtiger Fall vorkommt, wird das betreffende Schiff nach Tor zurückgewiesen, um sich daselbst der im

vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Quarantäne zu unterziehen.

Art. 5. Die aus ägyptischen Pilgern bestehenden Karawanen sind, bevor sie sich nach Ägypten begeben, in El-Tor einer strengen 15tägigen Quarantäne zu unterwerfen; sodann werden sie nach Ras Mallap gesendet, um sich von dort einer fünftägigen Beobachtungsquarantäne zu unterziehen, nach welcher sie nur auf Grund befriedigenden Ergebnisses der ärztlichen Untersuchung und nach Desinficierung ihrer Effecten zum freien Verkehre zugelassen werden können.

Aus fremden Pilgern bestehende Karawanen, welche zu Lande in ihre Heimat ziehen wollen, unterliegen denselben Maßregeln wie die ägyptischen Karawanen und sind bis an den Saum der Wüste von Sanitätswachmännern zu begleiten.

Die via Kaba oder Moïla aus dem Hedjaz kommenden Karawanen werden bei ihrer Ankunft am Canal der ärztlichen Untersuchung und deren schmutzige Wäsche und Gebrauchsgegenstände der Desinficierung unterzogen.

Art. 6. 1. Während des ganzen Zeitraumes, in welchem die Rückkehr von Pilgern stattfindet, sind die vom Hedjaz oder irgend einem anderen Hafen an der arabischen Küste des Rothen Meeres kommenden, mit reinem Gesundheitspasse versehenen Schiffe, welche Pilger an Bord haben, gehalten, sich nach El-Tor zu begeben, um daselbst nach vollständiger Ausschiffung der Pilger einer Beobachtung von drei bis vier Tagen unterzogen zu werden.

2. Nur die Pilger werden im Quarantänelager ausgeschifft.

3. Nach dieser drei- bis viertägigen Beobachtung werden Schiffe, wenn die ärztliche Untersuchung günstig war, in Suez zum freien Verkehre zugelassen.

4. Es wird jedoch nur ägyptischen oder in Ägypten wohnenden und mit einer Aufenthaltskarte versehenen Pilgern gestattet, sich in Suez auszuschiffen.

5. Auf die übrigen Pilger fremder Nationalität findet die im Artikel 3, Absatz 3, festgesetzte Regel Anwendung.

6. Das Überführen von Pilgern an Bord eines anderen Schiffes ist in allen ägyptischen Häfen strenge untersagt.

7. Vom Hedjaz oder von irgend einem Hafen an der arabischen Küste des Rothen Meeres kommende, mit reinem

Gesundheitspasse versehene Schiffe, welche keine Pilger- oder ähnliche Massentransporte an Bord haben und auf welchen während der Fahrt kein verdächtiger Fall vorgekommen ist, erhalten in Suez auf Grund zufriedenstellenden Ergebnisses der ärztlichen Untersuchung freien Verkehr.

Art. 7. Von Hedjaz kommende, mit reinem Gesundheitspasse versehene Schiffe, welche nach einem Hafen an der afrikanischen Küste des Rothen Meeres gehende Pilger an Bord haben, sind ermächtigt, sich nach Suakim zu begeben und sich, unter gleichzeitiger Ausschiffung der Passagiere im Quarantänelager, der drei- bis viertägigen Beobachtung dort zu unterziehen.

Art. 8. Zu Lande kommende Karawanen und Pilger werden an den Mosesquellen der ärztlichen Untersuchung und der Desinficierung unterzogen.

Zusammenfassung der Beschlüsse der technischen Commission bezüglich der Anwendung der Reglements für die Pilgerfahrten.

Die technische Commission der internationalen Sanitätsconferenz ist der Ansicht, dass, um durch die Anwendung des Reglements für die Pilgerfahrten einen sicheren Erfolg zu erzielen, Nachstehendes zu beobachten wäre:

1. dass jedes Pilgerschiff einen regelrecht diplomierten Arzt und einen Desinficierungsapparat mit sich führe;

2. dass zwischen den sich ausschiffenden und den sich einschiffenden Pilgern an den Landungsplätzen keinerlei Berührung stattfinde;

3. dass Schiffe, welche ihre Pilger ausgeschifft haben, den Ankerplatz verändern, ehe sie dieselben wieder an Bord nehmen;

4. dass die ausgeschifften Pilger im Lager in möglichst kleine Gruppen getheilt werden;

5. dass während der Zeitperiode der Benützung des Lagers von El-Tor daselbst eine größere Anzahl von Ärzten vorhanden sei als sonst;

6. dass die Leitung der Sanitätsstation sich gänzlich in den Händen des Arztes befinde. Doch können sich jene der betheiligten Mächte, welche wünschen würden, dass ihre Pilger von Ärzten ihrer Nationalität behandelt werden, diesbezüglich an das Conseil in Alexandrien wenden, welches

hiezu die Erlaubnis unter der Bedingung geben kann, dass diese Ärzte in El-Tor jedenfalls dem Director des Lagers unterstehen;

7. dass eine genügende Anzahl von Sanitätswachmännern vorhanden sei, deren Bezahlung eine genügende sei, um dieselben in die Lage zu setzen, Bestechungsversuchen nicht nachzugeben;

8. dass ein unter den Befehlen des Directors stehendes bakteriologisches Laboratorium errichtet und demselben ein Arzt zugetheilt wird, der die volle Eignung habe, die Cholerafälle wissenschaftlich zu constatieren und das Auftreten, den Verlauf und das Erlöschen der Epidemie genau festzustellen;

9. dass Desinficierungsöfen in genügender Anzahl und von hinreichender Größe vorhanden seien, um das Verfahren rasch durchzuführen, zu welchem Zwecke mindestens drei Apparate erster Größe erforderlich sind;

10. dass während der Periode der Pilgerfahrten sich stets ein Mechaniker in El-Tor befinde, um für das regelmäßige Functionieren der Apparate unter Aufsicht des Arztes zu sorgen;

11. dass eine hinreichende Anzahl von Doucheapparaten aufgestellt werde, um die Pilger den nöthigen Waschungen zu unterziehen und so die vollständige Desinficierung der El-Tor passierenden Menschenmassen zu sichern;

12. dass während der Zeit, welche die Pilger im Lager zubringen, unter Benützung des Personales und der Mittel des Laboratoriums der Sanitätsstation eine strenge Untersuchung der Beschaffenheit der Lebensmittel und des Wassers stattfinde;

13. dass der Preistarif der Lebensmittel vom Conseil in Alexandrien festgestellt werde und in den Lagerplätzen öffentlich angeschlagen sei;

14. dass das an die Pilger abzugebende Wasser destilliert oder vor der Vertheilung auf eine Temperatur von 100° C. gebracht und in den verschiedenen Abtheilungen des Lagers in mehreren Reservoirs aufbewahrt werde, damit es möglich sei, die Pilger mit einer hinreichenden Menge Wassers von guter Beschaffenheit zu betheilen.

Die Reservoirs müssen verschlossen und mittels Hähnen oder Pumpe zu benützen sein;

15. dass die hinsichtlich der Desinficierung und der verschiedenen nothwendigen Einrichtungen für die Sanitätsstation von Suez bestehenden Vorschriften (siehe Cholerareglement und die Instructionen zur Bekämpfung der Cholera sowie das Programm für sanitäre Anstalt bei Suez) im allgemeinen auf das Lager von El-Tor Anwendung finden.

Die Latrinengruben haben insbesondere den Gegenstand der strengsten Überwachung seitens der Sanitätsbehörde zu bilden.

Diese Gruben sind an einem solchen Orte anzulegen, dass die Verbreitung der Krankheit nicht durch die Wahl des Platzes gefördert werden könne;

16. dass das Lager von El-Tor mit der Sanitätsstation in Suez durch eine Telegraphenleitung verbunden sei.

Anhang V.

Vorschriftsmassregeln, welche an Bord von Schiffen beim Abgehen. während der Fahrt und bei der Ankunft in Suez zu beobachten sind.

Anmerkung. Der Cholerakeim ist in den Verdauungswegen des Kranken enthalten; die Übertragung geschieht vorzüglich durch die entleerten und erbrochenen Stoffe, daher auch durch damit verunreinigte Wäsche, Matratzen und unreine Hände.

I. Bei der Abfahrt zu beobachtende Maßregeln.

1. Der Capitän hat darüber zu wachen, dass keine Personen eingeschifft werden, welche in Verdacht stehen, mit einem choleraartigen Leiden behaftet zu sein. Er hat sich zu weigern, Wäsche, Hadern, Bettzeug oder überhaupt verunreinigte oder verdächtige Gegenstände an Bord zu nehmen.

Bettzeug, Kleidungsstücke, Hadern u. s. w., welche einem an Cholera oder einem verdächtigen Leiden Erkrankten gehört hatten, sind an Bord nicht zugelassen.

2. Wenn ein Schiff zum Transporte von Auswanderern oder Truppen verwendet werden soll, so ist es wünschenswert, dass die Einschiffung erst stattfinde, nachdem die Leute gruppenweise einer fünf- oder sechstägigen Beobachtung unterzogen worden sind, und die Sicherheit vorliegt, dass keiner derselben mit Cholera behaftet ist.

3. Vor der Einschiffung ist das Schiff auf das sorgfältigste zu reinigen und, wenn nöthig, zu desinficieren.

4. Es ist unumgänglich nothwendig, dass das an Bord genommene Trinkwasser von einer Quelle herrühre, welche vor jeder Möglichkeit der Inficierung geschützt ist.

Wasser ist ganz ungefährlich, sobald es destilliert oder gekocht ist.

II. Während der Überfahrt zu treffende Maßregeln.

1. Es ist wünschenswert, dass auf jedem Schiffe ein besonderer Raum für die Absonderung von mit einer ansteckenden Krankheit behafteten Personen bereit gehalten werde.

2. Sollte ein solcher Raum nicht vorhanden sein, so wird die Cabine oder was immer für ein Ort, an welchem eine Person an Cholera erkrankt, vom Verkehr ausgeschlossen.

Nur die mit der Pflege des Kranken betrauten Personen dürfen sich dorthin begeben.

Diese selbst sind von jeder Berührung mit anderen Personen abzuschließen.

3. Bettzeug, Wäsche, Kleider, welche mit dem Kranken in Berührung waren, werden sofort, und zwar noch im Zimmer des Kranken in eine Desinfectionslösung getaucht. Dasselbe geschieht mit etwa verunreinigten Kleidungsstücken der zur Pflege verwendeten Personen.

Von den erwähnten Gegenständen werden jene, welche keinen Wert haben, verbrannt oder, wenn das Schiff sich weder in einem Hafen noch im Canale befindet, ins Meer geworfen. Die übrigen werden in undurchlässigen und mit einer Sublimatlösung getränkten Säcken in den Desinfectionsapparat gebracht und hiebei jede Berührung mit den umgebenden Gegenständen vermieden.

Wenn auf dem Schiffe kein Desinfectionsapparat vorhanden ist, sind diese Gegenstände durch zwei Stunden in einer desinficierenden Lösung zu belassen.

4. Die Entleerungen des Kranken (Erbrechungs- und Fäcalstoffe) werden in ein Gefäß gethan, in welches man eine entsprechende Menge der an anderer Stelle beschriebenen Desinfectionslösung gegossen hat.

Diese Entleerungen werden sofort in die Aborte gegossen, und diese sind nach jedem Einschütten von aus Cholera-erkrankungen herrührenden Stoffen sorgfältig zu desinficieren.

5. Die von den Kranken bewohnt gewesenen Räume sind nach den weiter unten angeführten Regeln sorgfältig zu desinficieren.

6. Leichen sind in ein mit Sublimatlösung getränktes Tuch gehüllt ins Meer zu werfen.

7. Alle während der Überfahrt des Schiffes getroffenen Vorsichtsmaßregeln werden im Schiffstagebuche verzeichnet, und ist dieses bei der Ankunft in Suez der ärztlichen Behörde vorzulegen.

8. Die vorstehenden Regeln gelten ausdrücklich für alles, was mit dem Kranken in Berührung gestanden ist, ohne Rücksicht auf den Grad oder den Ausgang der Erkrankung.

III. Bei der Ankunft in Suez zu beobachtende Maßregeln.

1. Alle Schiffe sind vor ihrem Eintritte in den Canal von Suez einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen.

2. Diese Untersuchung ist von der ärztlichen Behörde in Suez vorzunehmen.

3. Wenn das Schiff verseucht ist, werden die an Cholera oder unter zweifelhaften Erscheinungen erkrankten Personen ausgeschifft und in einer in der Nähe von Suez eigens eingerichteten Räumlichkeit abgesondert.

Als zweifelhaft ist die Erkrankung solcher Individuen zu betrachten, bei welchen sich Cholerasymptome, insbesondere choleraartige Diarrhöe, gezeigt haben.

4. Alle verunreinigten, sowie die nachgenannten Gegenstände werden vor dem Eintritte in den Canal von Suez desinficiert, als: Kleider, Bettzeug, Matratzen, Teppiche und andere mit dem Kranken in Berührung gekommene Gegenstände, die Kleider derjenigen Personen, welche denselben geflegt haben, die in der Cabine des Kranken und in anstoßenden Cabinen vorhandenen Gegenstände, der zu dieser Cabine führende Gang, das Verdeck oder jener Theil desselben, auf welchem sich der Kranke aufgehalten hat.

Internationales Übereinkommen vom 15. April 1893,

abgeschlossen zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Montenegro, den Niederlanden, Russland und der Schweiz, betreffend gemeinsame Maßregeln zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera.

I.

Was die internationalen prophylaktischen Maßregeln gegenüber dem Personen- und Warenverkehre betrifft, sollen von nun an jene in Anwendung kommen, welche im Annex I zur gegenwärtigen Convention angeführt und näher bezeichnet sind.

II.

Für das sanitätspolizeiliche Regime an der Donaumündung (Sulinamündung) gelten die im Annex II enthaltenen Bestimmungen.

III.

Die vorbezogenen beiden Annexe haben die gleiche Geltung, als ob sie in den Text dieser Convention mit aufgenommen wären.

IV.

Die gegenwärtige Convention wird vom Datum des Austausches der Ratificationen an durch fünf Jahre in Kraft bleiben und von fünf zu fünf Jahren stillschweigend erneuert werden, falls nicht einer der hohen vertragschließenden Theile sie in den letzten sechs Monaten vor Ablauf einer fünfjährigen Periode gekündigt haben sollte.

Die Kündigung wird nur für jenen Staat oder jene Staaten gelten, von dem oder von denen sie ausgegangen ist. — Für die übrigen Staaten wird die Convention in Kraft bleiben. — Die hohen vertragschließenden Theile behalten sich auch vor, Änderungen der Convention und ihrer beiden Annexe, die ihnen eventuell als nothwendig erscheinen, auf diplomatischem Wege zu veranlassen.

Die gegenwärtige Convention wird ratificiert und die Ratificationen derselben werden, sobald als möglich, spätestens aber vor Ablauf von sechs Monaten, zu zählen vom 15. April 1893 an, in Berlin niedergelegt werden.

Annexe zur Convention.

Annex I.

Titel 1.

Maßnahmen, welche bezwecken, dass die vertragschließenden Mächte über den Stand einer Choleraepidemie und über die Maßnahmen zur Hintanhaltung einer Verbreitung und Einschleppung derselben in seuchenfreie Gegenden fortlaufend in Kenntnis erhalten werden.

Anzeige und weitere Mittheilungen.

Die Regierung des verseuchten Landes ist verpflichtet, den übrigen Regierungen den Bestand eines Choleraherdes anzuzeigen. Diese Maßregel ist von wesentlicher Bedeutung.

Dieselbe hat aber nur dann einen wirklichen Wert, wenn die betreffende Regierung selbst von den auf ihrem Gebiete vorgekommenen Cholerafällen und Choleraverdachtsfällen genaue Kenntnis besitzt.

Es kann daher den einzelnen Regierungen nicht dringend genug empfohlen werden, den Ärzten die Anzeige von Cholerafällen zur Pflicht zu machen.

Die Anzeige an die Regierungen hat zu umfassen den Bestand eines Choleraherdes, den Ort, wo und den Zeitpunkt, wann sich derselbe gebildet hat, die Zahl der klinisch festgestellten Erkrankungen, sowie der Todesfälle. Vereinzelt gebliebene Fälle bilden nicht nothwendigerweise den Gegenstand einer Anzeige.

Die Mittheilung hat an die diplomatischen Vertretungen oder an die Consularämter in der Hauptstadt des verseuchten Landes zu ergehen. — Jene fremden Regierungen, welche daselbst keinen Vertreter haben, werden directe auf telegraphischem Wege verständigt werden.

Dieser ersten Anzeige haben regelmäßige weitere Mittheilungen in der Weise zu folgen, dass die Regierungen über den Gang der Epidemie auf dem Laufenden erhalten werden. Diese Mittheilungen müssen wenigstens wöchentlich einmal gemacht werden.

Die Angaben über das Auftreten und über den Gang der Krankheit sollen so vollständig wie möglich sein. Sie sollen ganz besonders auch die zur Hintanhaltung einer weiteren Ausbreitung der Epidemie getroffenen Maßnahmen umfassen

und die angeordneten prophylaktischen Vorkehrungen bezüglich:

der sanitären Aufsicht und ärztlichen Visite,
der Absonderung und
der Desinfection

genau angeben, sowie auch jene Verfügungen enthalten, die in Bezug auf den Auslauf der Schiffe und die Ausfuhr von Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, erlassen wurden.

Den aneinander grenzenden Staaten bleibt es vorbehalten, wegen des Austausches directer Mittheilungen zwischen den Vorständen der Verwaltungsbehörden im Grenzgebiete besondere Vereinbarungen zu treffen.

Die Regierung eines jeden Staates soll gehalten sein, sofort jene Maßnahmen kundzumachen, deren Anordnung sie bezüglich der Herkünfte aus einem verseuchten Lande oder aus einer verseuchten „Circumscription“ *) für geboten hält.

Diese Bekanntmachung muss sie ungesäumt dem diplomatischen oder Consularvertreter des verseuchten Landes, welcher in der Hauptstadt ihres Landes seinen Sitz hat, mittheilen. Wenn in der Hauptstadt ein diplomatischer oder Consularvertreter nicht seinen Sitz hat, hat die Mittheilung an die Regierung des betheiligten Landes direct zu ergehen.

In gleicher Weise und auf demselben Wege sind auch die Aufhebung, sowie Abänderungen dieser Maßregeln bekannt zu geben.

Titel II.

Unter welchen Voraussetzungen eine Circumscription als verseucht und als seuchenfrei anzusehen ist.

Als verseucht wird jede Circumscription angesehen, in welcher der Bestand eines Choleraherdes amtlich festgestellt worden ist.

---

*) Unter der Bezeichnung „Circumscription“ wird ein Theil eines Staatsgebietes, welcher einer genau bezeichneten Verwaltungsbehörde unterstellt ist, verstanden, wie zum Beispiel: eine Provinz, ein Gouvernement, ein Bezirk, ein Departement, ein Canton, eine Insel, eine Gemeinde, eine Stadt, ein Dorf, ein Hafen, ein Polder etc. ohne Rücksicht auf dessen Einwohnerzahl oder Flächenausdehnung.

Als nicht mehr verseucht wird jede Circumscription angesehen, in welcher ein Choleraherd bestanden hat, in welchem aber zufolge amtlicher Feststellung seit fünf Tagen weder ein Todesfall, noch ein neuer Fall einer Choleraerkrankung vorgekommen ist, wobei vorausgesetzt wird, dass die nothwendigen Desinfectionsmaßregeln durchgeführt worden sind.

Die Schutzmaßregeln sollen gegen das verseuchte Gebiet von dem Zeitpunkte der amtlichen Feststellung des Ausbruches der Epidemie in Wirksamkeit treten.

Diese Maßregeln sind außer Wirksamkeit zu setzen, sobald die Circumscription amtlich wieder seuchenfrei erklärt worden ist.

Einzelne isolierte Cholerafälle berechtigen nicht zur Anwendung dieser Maßregeln gegenüber der territorialen Circumscription, in der sie vorgekommen sind, ohne dass sie einen Choleraherd bildeten.

Titel III.

Von der Nothwendigkeit, die auf Hintanhaltung einer Weiterverbreitung der Epidemie abzielenden Maßnahmen auf die verseuchten territorialen Circumscriptionen zu beschränken.

Um die Wirksamkeit der ergriffenen Schutzmaßregeln ausschließlich auf die von der Cholera betroffenen Gegenden zu beschränken, sollen die Regierungen dieselben nur gegenüber Herkünften aus verseuchten Circumscriptionen in Anwendung bringen.

Diese auf die verseuchten Circumscriptionen begrenzte Anwendung der Schutzmaßregeln soll aber nur unter der ausdrücklichen Bedingung eintreten, dass die Regierung des verseuchten Landes die erforderlichen Anordnungen trifft, um die Ausfuhr der Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, aus der verseuchten Circumscription hintanzuhalten.

Wenn eine Circumscription verseucht ist, so sollen gegen jene Herkünfte aus derselben, welche mindestens fünf Tage vor dem Ausbruche der Epidemie abgegangen sind, keine Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden.

Titel IV.

Waren und Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können und für die Erlassung von Ein- und Durchfuhrverboten, sowie für die Anordnung einer Desinfection in Betracht kommen.

I.

Ein- und Durchfuhr.

Die Gegenstände oder Waren, welche als Träger des Ansteckungsstoffes von der Einfuhr ausgeschlossen werden dürfen, sind nur die folgenden:

1. Gebrauchte Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Gebrauchseffecten), benütztes Bettzeug.

Soferne diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Aufenthaltswechsels (als Übersiedlungseffecten) befördert werden, unterliegen sie besonderen Bestimmungen.

2. Hadern und Lumpen.

Von diesem Verbote dürfen nicht betroffen werden:

a) Hadern, welche mittels hydraulischer Kraft zusammengepresst in Ballen, die mit Eisenreifen gebunden sind und mit den von der Behörde des Bestimmungslandes anerkannten Ursprungsmarken und Ursprungsnummern als Waren für den Großhandel zur Versendung gelangen;

b) neue Abfälle, die aus Spinnereien, Webereien, Confectionsanstalten oder Bleichereien stammen, Kunstwolle (laines artificielles, Shoddy) und Abfälle neuen Papiers.

Die Durchfuhr von Waren und Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, darf dann nicht untersagt werden, wenn sie so verpackt sind, dass eine Berührung mit denselben unterwegs nicht möglich ist.

Ebenso soll die stattgefundene Durchfuhr von Waren und Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, durch eine verseuchte territoriale Circumscription kein Hindernis für deren Einfuhr in das Bestimmungsland bilden, wenn die Beförderung in der Weise erfolgt ist, dass eine Berührung mit Gegenständen, welche durch Ansteckungsstoffe verunreinigt waren, nicht stattfinden konnte.

Auf Waren und Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, sollen die erlassenen Einfuhrverbote dann keine Anwendung finden, wenn der Behörde des Bestimmungslandes nachgewiesen wird, dass sie mindestens fünf Tage vor Ausbruch der Epidemie zur Absendung gelangt sind.

Im Verkehre zu Lande ist es nicht statthaft, Waren an den Grenzen in Quarantäne zurückzubehalten. Das einfache Verbot der Einfuhr derselben oder die Desinfection sind die einzigen Maßnahmen, welche angeordnet werden dürfen.

II.

Desinfection.

Reisegepäck. Der Desinfection sollen unter allen Umständen unterzogen werden: Schmutzige Wäsche, alte und getragene Kleidungsstücke und sonstige Gegenstände, welche zum Reisegepäck oder zum Mobiliar (Einrichtungseffecten) gehören, wenn diese aus einer als verseucht erklärten territorialen Circumscription stammen und nach der Ansicht der örtlichen Sanitätsbehörde als seuchenverdächtig betrachtet werden.

Waren. Die Desinfection darf sich nur auf solche Waren und Gegenstände erstrecken, welche nach Ansicht der örtlichen Sanitätsbehörde als seuchenverdächtig betrachtet werden oder deren Einfuhr verboten werden kann.

Der Behörde des Bestimmungsortes steht es zu, die Art und Weise der Desinfection sowie den Ort, wo sie vorgenommen werden soll, festzusetzen.

Die Desinfection ist so auszuführen, dass die Gegenstände möglichst wenig beschädigt werden.

Die Regelung der Frage, ob der aus einer Desinfection sich ergebende Schaden zu einem Ersatzanspruche berechtigen soll, wird jedem einzelnen Staate überlassen.

Die Briefe und Correspondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitschriften, Geschäftspapiere etc. (ausschließlich der Postpakete) sollen weder einer Einfuhrbeschränkung, noch einer Desinfection unterliegen.

Titel VII.

Wasserstraßen, Flüsse, Canäle und Seen.

Die Regelung des gesundheitspolizeilichen Dienstes auf den Wasserstraßen bleibt besonderen Vereinbarungen zwischen den Uferstaaten überlassen.

Es werden in dieser Beziehung die im Jahre 1892 im Deutschen Reiche erlassenen Vorschriften, deren Durchführung von günstigem Erfolge war, empfohlen.

Titel VIII.

Seeverkehr. Maßnahmen in den Häfen.

Als verseucht gilt ein Schiff, welches Cholera an Bord hat, oder auf welchem während der letzten sieben Tage neue Choleraerkrankungen vorgekommen sind.

Als verdächtig gilt ein Schiff, auf welchem zur Zeit der Abfahrt oder während der Fahrt Cholerafälle vorgekommen sind, während der letzten sieben Tage aber sich kein neuer Fall ereignet hat.

Als unverdächtig gilt ein Schiff, wenn es auch aus einem verseuchten Hafen kommt, in dem Falle, wenn es weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch auch bei der Ankunft einen Cholera-Todesfall oder Cholera-Erkrankungsfall an Bord gehabt hat.

Auf verseuchte Schiffe finden folgende Vorschriften Anwendung:

1. Die Kranken sind sofort auszuschiffen und abzusondern;

2. die übrigen Personen müssen womöglich gleichfalls ausgeschifft und einer Beobachtung unterworfen werden, deren Dauer nach dem Gesundheitszustande auf dem Schiffe und nach dem Zeitpunkte des letzten Erkrankungsfalles schwankt, den Zeitraum von fünf Tagen jedoch nicht überschreiten darf;

3. die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und die sonstigen der Schiffsmannschaft oder den Reisenden gehörigen Gegenstände, welche nach Ansicht der Hafen-Sanitätsbehörde als mit Ansteckungsstoffen beschmutzt zu betrachten sind, ebenso das Schiff oder auch nur der mit Ansteckungsstoffen besudelte Theil desselben müssen desinficiert werden.

Verdächtige Schiffe unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Ärztliche Visite;

2. Desinfection. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstigen der Schiffsmannschaft oder den Reisenden gehörigen Gegenstände, welche nach Ansicht der Hafen-Sanitätsbehörde als mit Ansteckungsstoffen beschmutzt anzusehen sind, sollen desinficiert werden;

3. Entfernung des Soodwassers nach vorausgegangener Desinfection desselben und Ersetzung des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Es empfiehlt sich, die Mannschaft und die Reisenden rücksichtlich ihres Gesundheitszustandes vom Zeitpunkte der Ankunft des Schiffes ab einer gesundheitlichen Überwachung in der Dauer von fünf Tagen zu unterziehen.

In gleicher Weise empfiehlt es sich, den Landgang der Mannschaft hintanzuhalten, es wäre denn, dass Dienstesrücksichten denselben erfordern.

Unverdächtige Schiffe sollen sofort zum freien Verkehre zugelassen werden, wie immer auch ihr Gesundheitspass lauten mag.

Diesen Schiffen gegenüber dürfen von der Behörde des Ankunftshafens nur jene Maßnahmen angeordnet werden, welche auf verdächtige Schiffe Anwendung finden (ärztliche Visite, Desinfection, Entfernung des Soodwassers und Ersetzung des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser).

Es empfiehlt sich, die Reisenden und die Schiffsmannschaft rücksichtlich ihres Gesundheitszustandes einer fünftägigen, vom Tage der Abfahrt aus dem verseuchten Hafen an zu rechnenden Überwachung zu unterwerfen.

Ebenso empfiehlt es sich, den Landgang der Mannschaft hintanzuhalten, es wäre denn, dass Dienstesrücksichten denselben erfordern.

Es versteht sich, dass die zuständige Behörde des Ankunftshafens jederzeit berechtigt ist, eine Bescheinigung darüber zu verlangen, dass das Schiff im Abfahrtshafen keine Cholerafälle an Bord hatte.

Die zuständige Hafenbehörde wird bei Anwendung obiger Maßregeln den Umstand in Rechnung ziehen, ob sich an Bord der vorbezeichneten drei Kategorien von Schiffen ein Arzt und ein Dampf-Desinfectionsapparat befindet.

Besondere Maßnahmen können vorgeschrieben werden für die mit Personen überfüllten Schiffe, namentlich für Auswanderschiffe sowie für alle anderen Schiffe, welche ungünstige hygienische Verhältnisse aufweisen.

Die zur See anlangenden Waren dürfen in Bezug auf Desinfection, Ein- und Durchfuhrverbote sowie Quarantäne nicht anders behandelt werden, als die zu Lande beförderten. (Siehe Titel IV.)

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde vorgeschriebenen Maßregeln nicht unterwerfen will, soll es freistehen, wieder in See zu gehen.

Es kann demselben auch gestattet werden, seine Waren auszuschiffen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln getroffen sind, nämlich:

1. Isolierung des Schiffes, der Mannschaft und der Reisenden;

2. Entfernung des Soodwassers nach vorausgegangener Desinfection desselben;

3. Ersatz des an Bord aufbewahrten Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Ebenso kann den Reisenden, welche darum ansuchen, die Ausschiffung gestattet werden unter der Bedingung, dass die betreffenden Reisenden sich den von der Localbehörde vorgeschriebenen Maßregeln unterwerfen.

Jedes Land muss Vorsorge treffen, dass an der Küste jedes seiner Meere wenigstens ein Hafen ausreichend organisiert und mit Anstalten versehen ist, um ein Schiff, mag dessen sanitärer Zustand was immer für einer sein, aufnehmen zu können.

Die Küstenfahrzeuge unterliegen besonderen, zwischen den betheiligten Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen.

Annex II.

Maßregeln gegenüber Schiffen, die aus einem verseuchten Hafen kommend, auf der Donau stromaufwärts fahren.

Solange die Stadt Sulina nicht mit gutem Trinkwasser versehen ist, sollen die stromaufwärts fahrenden Schiffe einer strengen gesundheitspolizeilichen Behandlung unterworfen werden.

Die Überfüllung der Schiffe mit Reisenden soll strenge untersagt werden.

I. In Sulina selbst zu ergreifende Maßregeln.

Die Schiffe, welche auf der Donau nach Rumänien einfahren wollen, müssen bis nach Beendigung der ärztlichen Visite und bis nach Durchführung der Desinfection zurückgehalten werden.

Die Sulina berührenden Schiffe haben sich, bevor sie auf der Donau stromaufwärts fahren dürfen, einer oder mehreren, bei Tage vorzunehmenden ärztlichen Visiten zu unterwerfen. Jeden Morgen zu einer bestimmten Stunde hat sich der Arzt von dem Gesundheitszustande des ganzen auf dem Schiffe befindlichen Personals die Überzeugung zu verschaffen und darf die Weiterfahrt nur dann gestatten, wenn er das gesammte Personal vollkommen gesund befunden hat. Er hat dem Capitän oder dem Schiffsführer einen Gesundheitspass oder ein Patent oder ein Zeugnis auszustellen, dessen Vorweisung bei jedem späteren Anlegen des Schiffes verlangt werden wird.

Die ärztliche Visite soll täglich stattfinden. Die Dauer der Anhaltung der nicht verseuchten Schiffe in Sulina soll den Zeitraum von drei Tagen nicht übersteigen. Die Desinfection der mit Ansteckungsstoffen verunreinigten Wäsche hat sofort nach der Ankunft stattzufinden.

Das an Bord etwa vorhandene Wasser zweifelhafter Beschaffenheit ist durch gutes Trinkwasser zu ersetzen.

Das Soodwasser ist zu desinficieren.

Die vorerwähnten Maßregeln sollen nur auf Provenienzen aus solchen Häfen angewendet werden, die der Sitz eines Choleraherdes sind.

Selbstverständlich soll es einem Schiffe, welches aus einem nicht verseuchten Hafen — d. i. aus einem Hafen, welcher nicht der Sitz eines Choleraherdes ist — kommt, wenn es sich den eben angeführten Maßregeln nicht unterwerfen will, freistehen, aus einem verseuchten Hafen kommende Reisende nicht aufzunehmen.

Es erscheint angezeigt, die sanitären Einrichtungen in Sulina zu vervollkommnen, dieselben mit den heutigen Anschauungen angepassten Hilfsmitteln, namentlich auch jenen zur Desinfection, auszustatten und so zu vervollständigen, dass Kranke von einem verseuchten Schiffe, sowie andere Reisende ausgeschifft und abgesondert untergebracht werden können.

II. Maßregeln an den Ufern des Stromes.

An den Ufern des Stromes sind untergeordnete Sanitätsposten in der Weise einzurichten, dass etwa auf dem Schiffe befindliche Kranke ans Land gebracht werden können. Diese

Posten müssen mit gutem Trinkwasser und mit den nothwendigen Desinfectionsmitteln versehen sein. In dieser Beziehung hätte zwischen der russischen und der rumänischen Regierung eine Verständigung zu erfolgen.

Jedem Sanitätsposten sowie jedem bedeutenderen Landungsplatze ist ein Arzt zuzuweisen.

In jeder Station soll ein gehörig isoliertes Zimmer bereit stehen.

Alle Fahrzeuge, welche diese Stationen passieren, haben sich einer ärztlichen Visite zu unterwerfen. Wenn kranke oder verdächtige Personen vorhanden sind, sind sie auszuschiffen und zu isolieren.

Die übrigen Personen sind gleichfalls auszuschiffen und fünf Tage lang zu isolieren.

Die Cabinen, Schlafräume und anderen mit Ansteckungsstoffen verunreinigten Plätze, die schmutzige Wäsche, die alten getragenen Kleider und sonstigen mit Ansteckungsstoffen besudelten Gegenstände sind zu desinficieren; ebenso der Kielraum; der an Bord befindliche Vorrath an Wasser von bedenklicher Beschaffenheit ist durch gutes Trinkwasser zu ersetzen.

Auf den Fahrzeugen, welche keine kranken oder verdächtigen Personen an Bord haben, sind die Cabinen und der Kielraum zu desinficieren, und ist das an Bord befindliche Wasser, welches etwa verdorben sein könnte, durch gutes Wasser zu ersetzen.

Nach erfolgter ärztlicher Visite ist dem Capitän oder dem Schiffsführer über die getroffenen Vorsichtsmaßregeln und über die stattgehabte Desinfection eine Bescheinigung auszustellen; diese Bescheinigung soll unter anderem auch die Zahl der Reisenden und der Schiffsmannschaft genau angeben.

Dieselbe ist auf den verschiedenen Sanitätsposten vorzuweisen.

Sobald das Schiff in einen neuen Bezirk kommt, ist es neuerdings einer ärztlichen Visite zu unterziehen.

Der Kielraum ist abermals zu desinficieren, außer wenn das Soodwasser noch deutliche Spuren von Quecksilber oder eine vom Kalkgehalte herrührende alkalische Reaction aufweist.

Internationales Übereinkommen vom 3. April 1894,

abgeschlossen zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Persien, Portugal und Russland, betreffend sanitäre Maßnahmen bei den Pilgerfahrten nach Mekka und sanitäre Vorkehrungen im Persischen Golfe.

I. Hinsichtlich der sanitätspolizeilichen Maßnahmen im fernen Osten (Britisch-Indien, Niederländische Besitzungen etc. etc.):

Den im Annex I des gegenwärtigen Übereinkommens erwähnten und näher bezeichneten Maßnahmen wird zugestimmt.

II. In Betreff der sanitären Überwachung der Pilger im Rothen Meere:

Die im Annexe II angeführten Bestimmungen werden angenommen.

III. Bezüglich der Schutzmaßregeln im Persischen Golfe:

Wird den im Annexe III enthaltenen Bestimmungen beigepflichtet.

IV. In Betreff der Durchführung der in den vorerwähnten Annexen enthaltenen Maßnahmen:

Wird den im Annexe IV enthaltenen Vorschriften beigestimmt.

V. Die oben bezeichneten Annexe haben die gleiche Geltung, als wenn dieselben in den Text des gegenwärtigen Übereinkommens mit aufgenommen wären.

VI. Den Staaten, welche an dem gegenwärtigen Übereinkommen sich nicht betheiligt haben, kann über deren Ansuchen der Beitritt bewilligt werden. Dieser Beitritt ist im diplomatischen Wege der Regierung der französischen Republik und seitens dieser den übrigen Signatarmächten zur Kenntnis zu bringen.

VII. Das gegenwärtige Übereinkommen wird, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an gerechnet, durch fünf Jahre in Kraft bleiben. Dasselbe wird von fünf zu fünf Jahren stillschweigend erneuert werden, außer es hätte einer der hohen vertragschließenden Theile sechs Monate vor Ablauf des erwähnten fünfjährigen Zeitraumes seine Absicht, die Wirksamkeit desselben außer Kraft zu setzen, angezeigt.

In dem Falle, wenn eine der Mächte das Übereinkommen kündigen sollte, soll diese Kündigung nur für ihren Theil gelten.

Das gegenwärtige Übereinkommen wird ratificiert und die Ratificationen desselben werden sobald als möglich und spätestens nach Ablauf eines Jahres, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, zu Paris hinterlegt werden.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten das Übereinkommen unterzeichnet und ihr Insiegel beigedruckt.

So geschehen zu Paris am dritten April Eintausend achthundert vier und neunzig in dreizehnfacher Ausfertigung.

Annex I.

A. Sanitätspolizeiliche Vorkehrungen in den Abfahrtshäfen der Pilgerschiffe, die aus dem Indischen Ocean und aus Oceanien kommen.

1. Obligatorische, individuelle ärztliche Untersuchung, welche bei Tage am Lande zur Zeit der Einschiffung in der erforderlichen Dauer durch einen von der öffentlichen Behörde hiezu bestimmten Arzt bei allen Personen, die am Bord eines Pilgerschiffes die Reise antreten, auszuführen ist.

2. Obligatorische und genaueste, am Lande unter Aufsicht des von der öffentlichen Behörde bestimmten Arztes vorzunehmende Desinfection jedes inficierten oder verdächtigen Gegenstandes, unter den im Artikel 5 des ersten Reglements im Anhange IV zur internationalen Sanitätsconvention von Venedig bezeichneten Bedingungen.

3. Verbot, Cholerakranke, mit choleraartigen Erkrankungen sowie verdächtigen Diarrhöen jeder Art behaftete Personen einzuschiffen.

4. Wenn es im Hafen Cholerafälle gibt, darf die Einschiffung an Bord der Pilgerschiffe erst dann stattfinden, nachdem die Personen gruppenweise während fünf Tage einer Beobachtung unterworfen waren, welche die Überzeugung schafft, dass keine von ihnen mit Cholera behaftet ist.

Es versteht sich, dass behufs Durchführung dieser Maßregel jede Regierung den örtlichen Verhältnissen und Möglichkeiten Rechnung tragen kann.*)

5. Die Pilger sind verpflichtet, sich über den Besitz der zur Hin- und Rückreise der Pilgerfahrt, sowie zum Aufenthalte an den heiligen Stätten unbedingt nothwendigen Mittel auszuweisen.

B. Vorkehrungen, welche an Bord der Pilgerschiffe zu treffen sind.

Reglement.

Titel I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Dieses Reglement findet auf die Pilgerschiffe Anwendung, welche muselmännische Pilger nach dem Hedjaz oder von dort zurückbefördern.

Art. 2. Als Pilgerschiff ist jenes Schiff nicht anzusehen, welches außer seinen gewöhnlichen Passagieren, zu welchen die Pilger der oberen Classen gezählt werden können, Pilger der letzten Classe in einem solchen Verhältnisse einschifft, dass weniger als ein Pilger auf 100 Tonnen Bruttoraumgehalt entfällt.

Art. 3. Jedes Pilgerschiff hat sich bei seiner Einfahrt in das Rothe Meer und bei der Ausfahrt aus demselben nach den Vorschriften zu benehmen, welche in dem von Gesundheitsrathe in Constantinopel unter Beachtung der in dem gegenwärtigen Übereinkommen aufgestellten Grundsätze bekanntzumachenden besonderen Reglement für die Pilgerfahrt nach dem Hedjaz enthalten sind.

Art. 4. Den Dampfschiffen allein ist die Beförderung von Pilgern in langer Fahrt gestattet. Allen anderen Schiffen bleibt dieser Transport untersagt.

Die Pilgerschiffe, welche Küstenschiffahrt, sogenannte Küstenfahrten, betreiben und zu Transporten von kurzer Dauer bestimmt sind, unterliegen den Vorschriften, welche in dem im Art. 3 erwähnten Specialreglement enthalten sind.

*) Dem erläuternden Beschlusse der Conferenz zufolge kann die fünftägige Beobachtung am Bord der Schiffe einerseits zwischen der ärztlichen Untersuchung bei der Abfahrt aus einem indo-britischen Hafen und der in Aden vorzunehmenden zweiten ärztlichen Nachschau, anderseits in Niederländisch-Indien an Bord der segelklaren Schiffe stattfinden.

Titel II. Vorkehrungen, welche vor der Abreise zu treffen sind.

Art. 5. Der Capitän oder in Ermanglung eines Capitäns der Eigenthümer oder Vertreter eines jeden Pilgerschiffes ist verpflichtet, der competenten Behörde*) des Abfahrtshafens seine Absicht, Pilger einzuschiffen, wenigstens drei Tage vor der Abreise bekanntzugeben. Diese Anzeige muss den in Aussicht genommenen Tag der Abfahrt und den Bestimmungsort des Schiffes angeben.

Art. 6. Im Verfolge dieser Anzeige lässt die competente Behörde die Untersuchung und die Vermessung des Schiffes auf Kosten des Capitäns vornehmen. Die Consularbehörde, welcher das Schiff untersteht, kann an dieser Besichtigung theilnehmen.

Mit der bloßen Besichtigung wird vorgegangen, wenn der Capitän bereits im Besitze eines von der competenten Behörde seines Landes ausgestellten Vermessungscertificates ist, und wofern kein Verdacht besteht, dass dieses Document dem gegenwärtigen Zustande des Schiffes nicht mehr entspricht.

Art. 7. Die competente Behörde gestattet die Abfahrt eines Pilgerschiffes erst, nachdem sie sich überzeugt hat:

a) dass das Schiff vollständig gereinigt und, wenn nöthig, desinficiert wurde;

b) dass das Schiff in einem Zustande ist, um seine Reise ohne Gefahr antreten zu können, dass es wohlausgerüstet, gut eingerichtet und gut gelüftet ist, eine genügende Zahl von Booten besitzt, dass es an Bord nichts enthält, was der Gesundheit und Sicherheit der Reisenden schädlich wäre oder werden könnte, dass das Deck und Zwischendeck aus Holz und nicht aus Eisen besteht;

c) dass an Bord außer der Verpflegung für die Mannschaft gehörig bevorräthigte Lebensmittel und Brennmaterialien vorhanden sind, alles von guter Beschaffenheit und in

---

*) Die competente Behörde ist gegenwärtig in Britisch-Indien ein hiezu von der Localregierung bestimmter Beamter (Native passenger ships Act, 1887, Art. 7); — in Niederländisch-Indien der Hafenmeister; — in der Türkei die Sanitätsbehörde; in Österreich-Ungarn die Sanitätsbehörde; — in Italien der Hafencapitän; — in Frankreich, in Tunis und in Spanien (Philippinische Inseln) die Sanitätsbehörde.

einer für alle Pilger und für die Gesammtdauer der angezeigten Reise ausreichenden Menge;

d) dass das eingeschiffte Trinkwasser von guter Beschaffenheit ist und jede Verunreinigung ausschließenden Ursprunges ist; dass eine genügende Menge desselben vorhanden ist; dass die Trinkwasserreservoirs an Bord vor jeder Verunreinigung geschützt und so verschlossen sind, dass die Wasserentnahme nur mittels Hähnen oder Pumpen erfolgen kann;

e) dass das Schiff einen Destillierapparat hat, welcher mindestens fünf Liter Wasser pro Kopf und Tag für jede eingeschiffte Person, die Mannschaft inbegriffen, liefern kann;

f) dass das Schiff einen auf seine Sicherheit und Wirksamkeit geprüften Desinfectionsapparat besitzt;

g) dass unter der Schiffsmannschaft ein Arzt und das Schiff mit Arzneimitteln, gemäß den in den Artikeln 11 und 23 enthaltenen Bestimmungen, versehen ist;

h) dass sich auf dem Decke weder Waren noch den Verkehr hemmende Gegenstände befinden;

i) dass die Verhältnisse des Schiffes derartige sind, dass die im Titel III vorgeschriebenen Maßnahmen zur Ausführung gebracht werden können.

Art. 8. Der Capitän ist verpflichtet an Bord an einem den Interessenten sichtbaren und zugänglichen Platze in den Sprachen, welche in den Heimatländern der einzuschiffenden Pilger die herrschenden sind, abgefasste Placate anzuschlagen, welche angeben:

1. Die Bestimmung des Schiffes;

2. die jedem Pilger täglich zukommende Ration an Wasser und an Lebensmitteln;

3. den Tarif für die Lebensmittel, welche in die Tageskost nicht inbegriffen sind und separat bezahlt werden müssen.

Art. 9. Der Capitän darf die Fahrt nicht antreten, solange er nicht im Besitze ist:

1. einer von der competenten Behörde vidierten Liste, welche Namen, Geschlecht und Gesammtzahl der Pilger, die er einschiffen darf, nachweist;

2. eines Gesundheitspasses mit Angabe des Namens, der Nationalität und des Tonnengehaltes des Schiffes, des Namens

des Capitäns, jenes des Arztes, der genauen Zahl der eingeschifften Personen: Mannschaft, Pilger und anderen Reisenden; der Art der Ladung, des Ortes der Abfahrt und jenes des Reisezieles; des Zustandes der öffentlichen Gesundheit im Abfahrtshafen.

Die competente Behörde hat in dem Passe anzugeben, ob die vorschriftsmäßige Zahl der Pilger erreicht ist oder nicht, und falls dies nicht der Fall wäre, die restliche Zahl der Reisenden, welche das Schiff in den später angelaufenen Häfen aufzunehmen berechtigt ist, zu bezeichnen.

Art. 10. Die competente Behörde ist verpflichtet, im Sinne der Vorschriften über die in den Häfen einzuleitenden Maßnahmen wirksame Vorkehrungen zu treffen, um die Einschiffung jeder verdächtigen*) Person und eines jeden verdächtigen Gegenstandes hintanzuhalten.

Titel III. Während der Überfahrt zu treffende Vorkehrungen.

Art. 11. Jedes Schiff, welches 100 oder mehr Pilger aufnimmt, muss einen rite diplomierten und von der Regierung des Landes, welchem das Schiff angehört, bestellten Arzt an Bord haben. Ein zweiter Arzt ist einzuschiffen, wenn die Zahl der mit dem Schiffe beförderten Pilger 1000 übersteigt.

Art. 12. Der Arzt untersucht die Pilger, behandelt die Kranken und überwacht, dass an Bord die hygienischen Vorschriften beobachtet werden. Er muss insbesondere:

1. sich überzeugen, dass die den Pilgern verabreichten Nahrungsmittel von guter Beschaffenheit sind, ihre Menge den eingegangenen Verpflichtungen entspricht, dass dieselben entsprechend zubereitet wurden;

2. sich überzeugen, dass die Vorschriften des Artikels, betreffend die Abgabe von Wasser, beobachtet werden;

3. wenn er hinsichtlich der Beschaffenheit des Trinkwassers Zweifel hegt, dem Capitän die Bestimmung des unten folgenden Artikels 21 schriftlich in Erinnerung bringen;

4. sich überzeugen, dass das Schiff stets rein gehalten und besonders die Aborte den Bestimmungen des folgenden Artikel 18 entsprechend gereinigt werden;

*) Nach der Definition im Anhang V, I, 1 der Venediger Convention.

5. sich überzeugen, dass die Lagerstätten der Pilger in gesundheitsgemäßem Zustande erhalten, und dass im Falle einer übertragbaren Krankheit die Desinfection nach Vorschrift des folgenden Artikels 19 durchgeführt wird;

6. über alle sanitären Vorkommnisse während der Reise ein Tagebuch führen und dieses der competenten Behörde des Ankunftshafens vorlegen.

Art. 13. Das Schiff muss für Unterbringung der Pilger im Zwischendeck eingerichtet sein.

Abgesehen von der Mannschaft muss das Schiff jeder Person, ohne Unterschied des Alters, eine Belagfläche von wenigstens 2 Quadratmeter, das ist ein Meter zu zwei Metern, bei einer Höhe des Zwischendeckes von wenigstens 1·8 Meter gewähren.

Auf Schiffen, welche Küstenfahrt betreiben, muss für jeden Pilger ein Raum von mindestens zwei Meter Breite längs der Schandeckel eingeräumt werden.

Art. 14. Das Deck ist während der Fahrt von Gegenständen, welche den Verkehr hemmen, freizuhalten; es muss bei Tag und bei Nacht für die eingeschifften Personen reserviert sein und denselben unentgeltlich zur Benützung stehen.

Art. 15. Das Großgepäck der Pilger ist einzuschreiben, zu numerieren und im Schiffsraum aufzubewahren. Die Pilger dürfen nur die unbedingt nöthigen Gegenstände bei sich behalten. Die von jeder Regierung für ihre Schiffe erlassenen Vorschriften haben Art, Menge und Umfang derselben zu bezeichnen.

Art. 16. Die Zwischendecke sind jeden Tag, während die Pilger sich auf Deck befinden, sorgfältig zu reinigen und mit trockenem Sand, welchem entsprechende Desinfectionsmittel beigemischt wurden, abzureiben.

Art. 17. Auf dem Deck muss zu beiden Seiten des Schiffes ein Raum vorhanden sein, welcher dem Anblicke entzogen und mit einer Handpumpe versehen ist, um Meerwasser für den Bedarf der Pilger zu schöpfen. Ein gleicher Raum ist für die ausschließliche Benützung der Frauen zu bestimmen.

Art. 18. Außer den Aborten für die Mannschaft muss das Schiff Latrinen mit Wasserspülung in dem Verhältnisse, dass wenigstens eine Latrine auf je 100 eingeschiffte Personen entfällt, haben.

Den Frauen sind ausschließlich zu ihrer Benützung bestimmte Latrinen zuzuweisen.

In den Zwischendecks und im Schiffsraume dürfen keine Aborte sein.

Die für die Reisenden, sowie die für die Mannschaft bestimmten Latrinen müssen sauber gehalten und dreimal täglich gereinigt und desinficiert werden.

Art. 19. Die Desinfection des Schiffes ist gemäß den Bestimmungen der §§ 5 und 6 des Artikels 5 im Anhange IV zur Venediger Convention *) vorzunehmen.

Art. 20. Jedem Pilger, ohne Unterschied des Alters, müssen täglich mindestens fünf Liter Trinkwasser unentgeltlich verabreicht werden.

Art. 21. Wenn bezüglich der Beschaffenheit des Trinkwassers oder wegen einer möglichen Verunreinigung desselben, sei es an seinem Bezugsorte oder während der Fahrt, Zweifel auftauchen, so muss das Wasser gekocht und sterilisiert werden, und der Capitän ist verpflichtet, dasselbe im ersten Zwischenhafen, wo es ihm möglich ist, besseres zu verschaffen, in das Meer zu entleeren.

Art. 22. Das Schiff muss zwei Räume haben, welche den Pilgern für ihre Benützung als Küche dienen. Den Pilgern ist es untersagt, anderswo, insbesondere auf Deck, Feuer zu machen.

---

*) Die Cabinen und sonstigen Theile des Schiffes werden geräumt.

Die Wände werden mit einer Sublimatlösung, der 10% Alkohol zugesetzt sind, desinficiert. Die Besprengung geschieht, indem man an der Wand oben anfängt und in horizontaler Richtung vorgeht; man fährt damit nach abwärts fort, bis die ganze Wandfläche nach und nach mit einer Schichte der in feine Tröpfchen vertheilten Flüssigkeit bedeckt ist.

Die Fußböden werden mit derselben Lösung gewaschen.

Zwei Stunden darnach werden die Wände und der Fußboden ausgiebig mit Wasser gewaschen.

Zur Desinfection des Kielraumes wird zuerst, um den Schwefelwasserstoff zu neutralisieren, eine hinreichende Menge schwefelsaures Eisen eingeschüttet, das im Kielraume befindliche Wasser entleert, der Raum mit Meerwasser ausgespült und dann eine bestimmte Menge Sublimatlösung eingegossen.

Das im Kielraume befindliche Wasser darf nicht in einem Hafen entleert werden.

Art. 23. Jedes Schiff muss die nöthigen Arzneistoffe und für Krankenbehandlung die erforderlichen Gegenstände an Bord haben. Die von den einzelnen Regierungen für ihre Schiffe erlassenen Vorschriften haben die Art und Menge der Arzneien zu bestimmen. Die Behandlung und die Heilmittel werden den Pilgern unentgeltlich geboten.

Art. 24. Für Unterbringung der Kranken muss ein regelrecht eingerichteter, hinsichtlich Sicherheit und Gesundheit gute Verhältnisse bietender Raum reserviert sein.

In demselben müssen wenigstens fünf Procent der eingeschifften Pilger untergebracht werden können, wobei 3 Quadratmeter pro Kopf gerechnet werden.

Art. 25. Das Schiff muss mit den nöthigen Einrichtungen zur Isolierung cholerakranker oder mit choleraähnlichen Erkrankungen behafteter Pilger ausgestattet sein.

Die mit der Pflege solcher Kranken betrauten Personen haben allein zu denselben Zutritt und dürfen mit den übrigen eingeschifften Personen in keine Berührung kommen.

Die Wäschestücke, die Teppiche, die Kleider, welche mit den Kranken in Berührung kamen, sind sofort zu desinficieren. Die Beobachtung dieser Vorschrift wird besonders hinsichtlich der möglicherweise beschmutzten Kleider jener Personen, die den Kranken in die Nähe kamen, empfohlen. Jene vorgenannten Gegenstände, welche wertlos sind, sollen in das Meer geworfen, wenn das Schiff sich nicht in einem Hafen oder Canal befindet, oder mit Feuer vernichtet werden. Die anderen müssen in undurchlässigen, mit einer Sublimatlösung getränkten Säcken in den Desinfectionsapparat gebracht werden.

Die Entleerungen der Kranken müssen in Gefäßen, welche eine Desinfectionsflüssigkeit enthalten, gesammelt werden. Diese Gefäße sind in die Latrinen, welche nach jeder Beseitigung der Stoffe desinficiert werden müssen, zu entleeren.

Die von den Kranken besetzten Räume müssen sorgfältigst desinficiert werden.

Die Desinfection ist entsprechend den Bestimmungen des Artikels 5 des Anhanges IV zur Venediger Convention auszuführen.

Art. 26. Wenn sich während der Überfahrt ein Todesfall ereignet, muss der Capitän in der von der Behörde des Abfahrtshafens vidierten Liste diesen Todesfall verzeichnen und außer-

dem in seinem Schiffstagebuche den Namen der verstorbenen Person, ihr Alter, ihre Heimat, die dem ärztlichen Zeugnisse entnommene Todesursache und das Datum des Todes eintragen.

Bei Todesfällen infolge von übertragbaren Krankheiten ist die Leiche nach Einhüllung in ein mit Sublimatlösung getränktes Leichentuch in das Meer zu versenken.*)

Art. 27. Der im Abfahrtshafen ausgestellte Pass darf während der Reise nicht geändert werden.

Derselbe wird in jedem Zwischenhafen von der Sanitätsbehörde vidiert. Diese trägt darin ein:

1. die Zahl der ausgeschifften und der neu eingeschifften Personen;

2. die auf See geschehenen Vorkommnisse, welche die Gesundheit oder das Leben der eingeschifften Personen betreffen;

3. den Gesundheitszustand im Zwischenhafen.

Art. 28. In jedem Zwischenhafen muss der Capitän die in Befolgung des Artikels 9 verfasste Liste von der competenten Behörde vidieren lassen.

Wenn ein Pilger während der Reise sich ausschifft, hat der Capitän in der Liste die Ausschiffung bei dem Namen des Pilgers einzutragen.

Im Falle von Einschiffungen sind die eingeschifften Personen in der betreffenden Liste gemäß Artikel 9 und nach vorausgegangener neuerlicher Vidierung zu verzeichnen.

Art. 29. Der Capitän hat darauf zu achten, dass alle während der Reise volllzogenen prophylaktischen Maßnahmen im Schiffstagebuche verzeichnet werden. Dieses Buch hat er der competenten Behörde des Ankunftshafens vorzulegen.**)

Art. 30. Der Capitän ist zur Zahlung der gesammten Sanitätstaxen, welche im Preise des Billets inbegriffen sein müssen, verpflichtet.

Titel IV. Strafbestimmungen.

Art. 31. Jeder Capitän, der überwiesen wird, dass er bei Abgabe des Wassers, der Lebensmittel, des Brennmaterials

---

*) Venediger Convention, Anhang V, Titel II, 6.

**) Venediger Convention, Anhang V, Titel II, 7.

den von ihm eingegangenen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist, verfällt einer Geldstrafe von zwei türkischen Pfund. Diese Geldstrafe kommt jenem Pilger zugute, welcher durch das incorrecte Vorgehen in Nachtheil gekommen ist und welcher nachweist, dass er ohne Erfolg die Erfüllung der Verpflichtungen begehrt hat.

Art. 32. Jede Übertretung des Art. 8 wird mit einer Geldbuße von 30 türkischen Pfund bestraft.

Art. 33. Jeder Capitän, welcher bezüglich der Pilgerliste oder des Sanitätspasses, wovon der Art. 9 handelt, einen Betrug begangen hat oder wissentlich unterlaufen ließ, verfällt einer Geldstrafe von 50 türkischen Pfund.

Art. 34. Jeder Schiffscapitän, welcher ohne Sanitätspass des Abfahrtshafens oder ohne Visum in den Zwischenhäfen oder mit einer nicht vorschriftsgemäß und ordentlich nach Art. 9, 27 und 28 geführten Liste ankommt, unterliegt in jedem Falle einer Geldstrafe von zwölf türkischen Pfund.

Art. 35. Jeder Capitän, dem nachgewiesen wird, dass er mehr als 100 Pilger an Bord hat oder gehabt hatte, ohne dass gemäß den Bestimmungen des Art. 11 ein bevollmächtigter Arzt anwesend war, wird mit einer Geldstrafe von 300 türkischen Pfund belegt.

Art. 36. Jeder Capitän, welcher überführt wird, dass er eine größere Zahl von Pilgern, als ihm gemäß den Bestimmungen des Art. 9 gestattet ist, an Bord hat oder gehabt hat, verfällt einer Geldstrafe von fünf türkischen Pfund für jeden überzähligen Pilger.

Die Ausschiffung der überzähligen Pilger erfolgt in der ersten Station, in welcher eine competente Behörde ihren Sitz hat und der Capitän ist verpflichtet, den ausgeschifften Pilgern den für Fortsetzung ihrer Reise bis zum Bestimmungsorte nothwendigen Geldbetrag auszufolgen.

Art. 37. Jeder Capitän, welcher nachweislich in einem anderen als dem Bestimmungsorte Pilger ohne ihre Einwilligung oder ohne zwingenden Nothfall ausgeschifft hat, wird mit einer Geldstrafe von 20 türkischen Pfund für jeden unrechtmäßig ausgeschifften Pilger belegt.

Art. 38. Jede Zuwiderhandlung gegen die anderen Vorschriften des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldbuße von 10 bis 100 türkischen Pfund bestraft.

Art. 39. Jede während der Reise nachgewiesene Übertretung ist im Sanitätspasse und in der Pilgerliste zu verzeichnen. Die competente Behörde nimmt hierüber ein Protokoll auf, welches an die berufene Stelle weitergeleitet wird.

Art. 40. In den türkischen Häfen stellt die competente Behörde die Übertretung fest und bestimmt die Geldstrafe gemäß den Bestimmungen des Annex IV zum Übereinkommen.

Art. 41. Alle zur Durchführung dieses Reglements berufenen Beamten unterliegen im Falle einer Verabsäumung ihrer Pflichten bei Handhabung desselben den in den Gesetzen ihrer betreffenden Staaten bestimmten Strafen.

Art. 42. Das gegenwärtige Reglement ist in der Sprache der Nationalität des Schiffes und in den in den Heimatländern der einzuschiffenden Pilger vorherrschenden Sprachen an einem sichtbaren und zugänglichen Orte an Bord jedes Schiffes, welches Pilger befördert, anzuschlagen.

Annex II.

Sanitäre Überwachung der Pilgerfahrten im Rothen Meere.

Sanitäre Maßnahmen, welche in der (reorganisierten) Sanitätsstation Kamaran auf Pilgerschiffe Anwendung zu finden haben.

Die aus Süden kommenden Pilgerschiffe, welche nach dem Hedjaz fahren, müssen zunächst in der Sanitätsstation Kamaran vor Anker gehen und werden folgendem Verfahren unterworfen:

Die bei der ärztlichen Untersuchung als unverdächtig befundenen Schiffe werden zum freien Verkehre zugelassen, nachdem die folgenden Maßnahmen durchgeführt wurden:

Die Pilger werden ausgeschifft; dieselben nehmen ein Douchebad oder ein Seebad; ihre schmutzige Wäsche, der Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, welcher nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, ist zu desinficieren; dieses Verfahren darf einschließlich der Aus- und Einschiffung mehr als 48 Stunden nicht in Anspruch nehmen.

Wenn während dieses Verfahrens ein Fall von Cholera, von Diarrhöe oder einer choleraartigen Erkrankung nicht constatiert worden ist, werden die Pilger sofort wieder eingeschifft und das Schiff begibt sich nach dem Hedjaz.

Die verdächtigen Schiffe, das heißt jene, an deren Bord Cholerafälle zur Zeit der Abfahrt vorkommen, aber innerhalb der letzten sieben Tage kein weiterer Fall sich ereignet, werden in nachstehender Weise behandelt: Die Pilger sind auszuschiffen; dieselben haben ein Douche- oder Seebad zu nehmen; ihre schmutzige Wäsche, der Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, welcher nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, wird desinficiert. Die Dauer dieses Verfahrens, einschließlich der Ein- und Ausschiffung darf 48 Stunden nicht übersteigen. Wenn während dieses Verfahrens kein Fall von Cholera oder einer choleraähnlichen Erkrankung constatiert ist, sind die Pilger sofort wieder einzuschiffen, und ist das Schiff nach Djeddah zu dirigieren, wo eine zweite ärztliche Untersuchung an Bord stattfinden wird. Ist das Ergebnis derselben ein günstiges und bestätigt die schriftliche eidesstättige Erklärung des Schiffsarztes, dass während der Überfahrt kein Fall vorgekommen ist, so werden die Pilger sofort ausgeschifft.

Wenn dagegen Cholera oder choleraartige Erkrankungen während der Überfahrt oder bei der Ankunft constatiert wurden, so ist das Schiff nach Kamaran zurückzuweisen, wo es der für verseuchte Schiffe vorgeschriebenen Behandlung unterliegt.

Die verseuchten Schiffe, das heißt jene, welche Cholera oder choleraartige Erkrankungen an Bord haben oder aber während der letzten sieben Tage hatten, werden in folgender Weise behandelt:

Die mit Cholera oder choleraartigen Erkrankungen behafteten Personen werden ausgeschifft und im Spitale isoliert. Die Desinfection ist vollständig durchzuführen. Die übrigen Reisenden werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen abgesondert in der Weise, dass im Falle des Ausbruches der Cholera die Gesammtheit nicht durch eine einzelne Gruppe in Mitleidenschaft gezogen wird.

Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten, die Kleider der Mannschaft und der Reisenden sind ebenso wie auch das Schiff zu desinficieren.

Die locale Sanitätsbehörde hat zu entscheiden, ob eine Ausladung des Großgebäckes und der Waren nothwendig ist, ob das Schiff in allen Theilen oder nur ein Theil desselben der Desinfection zu unterziehen ist.

Die Passagiere haben fünf Tage in der Anstalt zu Kamaran zu verbleiben; wenn seit den letzten Cholerafällen mehrere Tage verflossen sind, wird die Dauer der Isolierung abgekürzt. Diese Dauer der Isolierung ist je nach dem Zeitpunkte des Auftretens des letzten Falles und der Entscheidung der Sanitätsbehörde eine verschiedene.

Das Schiff wird dann nach Djeddah dirigiert, wo eine strenge ärztliche Untersuchung an Bord stattfindet. Bei befriedigendem Ergebnisse derselben werden die Pilger ausgeschifft. Wenn sich dagegen Cholera oder choleraartige Erkrankungen während der Fahrt oder bei der Ankunft gezeigt haben sollten, muss das Schiff wieder nach Kamaran zurückreisen und dort neuerdings dem für verseuchte Schiffe vorgeschriebenen Verfahren unterworfen werden.

Verbesserungen, welche in der Sanitätsstation Kamaran durchzuführen sind.

A. Vollständige Räumung der Insel Kamaran von ihren Bewohnern.

B. Mittel zur Erzielung der Sicherheit und Erleichterung des Verkehres der Schiffe in der Bai der Insel Kamaran:

1. Anbringung einer genügenden Zahl von Bojen und Baken;

2. Herstellung eines Molo oder Hauptquais zur Ausschiffung der Reisenden und des Gepäckes;

3. verschiedene Landungsbrücken zu abgesonderter Einschiffung der Pilger jedes Lagers;

4. eine genügende Zahl von Booten nebst einem Dampfremorqueur für die Aus- und Einschiffung der Pilger.

Die Ausschiffung der Pilger aus verseuchten Schiffen ist mittels der an Bord befindlichen Einrichtungen zu bewerkstelligen.

C. Einrichtung der Sanitätsstation, welche zu umfassen hat:

1. Ein Netz von Eisenschienen, welches die Landungsbrücken mit den Verwaltungs- und Desinfectionsgebäuden, sowie mit den einzelnen Diensträumen und mit den Lagerabtheilungen verbindet;

2. Räume für die Verwaltung und für das Personal des Sanitätsdienstes und andere Dienstzweige;

3. Gebäude für Desinfection und zum Waschen der nicht getragenen Effecten und anderer Gegenstände;

4. Räume, in denen die Pilger während der Desinfection ihrer Gebrauchseffecten Douche- oder Seebäder zu nehmen haben;

5. für beide Geschlechter abgesonderte und vollständig isolierte Spitäler;

a) Für Beobachtung der verdächtigen; b) für die Cholerakranken; c) für die mit anderen ansteckenden Krankheiten Behafteten; d) für gewöhnliche Kranke;

6. die einzelnen Lagerabtheilungen müssen voneinander in sicherer Weise abgeschlossen und der Zwischenraum zwischen denselben soll so groß wie nur möglich sein; die zu Wohnungen für die Pilger bestimmten Räume sind in hygienisch möglichst günstigen Verhältnissen herzustellen und dürfen höchstens 25 Personen aufnehmen;

7. ein günstig gelegener und von jeder Wohnung entfernter Friedhof ohne Zusammenhang mit einer Grundwasseransammlung und auf eine Tiefe von 0·5 Meter unter die Sohle der Gräber entwässert.

D. Sanitäre Ausrüstung und Nebeneinrichtungen.

1. Eine genügende Zahl von Dampfdesinfectionsapparaten, welche hinsichtlich der Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit allen Anforderungen entsprechen;

2. Zerstäubungsapparate, Desinfectionskübel und die nöthigen Materialien zu chemischer Desinfection, gleich jenen, welche in der Venediger Sanitätsconvention vom 30. Jänner 1892 angegeben sind;

3. Destillierapparate; Vorrichtungen zur Sterilisierung des Wassers mittels Hitze; Eismaschinen.

Wasserdichte Röhren und geschlossene Reservoirs für die Vertheilung des Trinkwassers, welche nur mittels Hähnen oder Pumpen zu öffnen sind;

4. ein bakteriologisches Laboratorium mit dem erforderlichen Personal;

5. Aufstellung transportabler Sammelgefäße zur Aufnahme der Fäcalmassen nach vorausgegangener Desinfection. Ausleerung dieser Abfallstoffe in einem vom Lager möglichst entlegenen Theile der Insel, wobei auf zweckmäßigen Betrieb auf diesen Grundstücken in hygienischer Beziehung die nöthige Rücksicht zu nehmen ist;

6. die Schmutzwässer sind aus dem Lager abzuleiten, ohne dass dieselben stagnieren oder zum Gebrauche verwendet werden können. Die aus den Spitälern kommenden Abwässer sind gemäß den in der Venediger Convention enthaltenen Bestimmungen mittels Kalkmilch zu desinficieren.

E. Die Sanitätsbehörde hat in jedem Lager für die Errichtung von Lebensmittel- und Brennmaterial-Niederlagen vorzusorgen.

Die von der competenten Behörde festgestellten Preissätze sind an mehreren Orten des Lagers und in den in den Heimatländern der Pilger vorherrschenden Sprachen anzuschlagen.

Jeden Tag controliert der Lagerarzt die Beschaffenheit der Lebensmittel und die genügende Approvisionierung.

Das Wasser ist unentgeltlich abzugeben.

Die in Bezug auf die Lebensmittel und das Wasser für Kamaran beschlossenen Bestimmungen unter E finden auch auf die Lager von Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali Anwendung.

Verbesserungen, welche in den Sanitätsstationen von Abou-Saad, von Vasta, von Abou-Ali sowie in Djeddah und Yambo durchzuführen sind.

1. Errichtung von zwei Spitälern für Cholerakranke, Männer und Frauen, in Abou-Ali;

2. Errichtung eines Spitales für gewöhnliche Krankheiten in Vasta;

3. Herstellung steinerner Gebäude, in denen 500 Pilger, im Verhältnisse von 25 Personen pro Wohnung, Unterkunft finden können, in Abou-Saad und in Vasta;

4. drei Desinfectionsöfen, welche in Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali aufzustellen sind, nebst Waschhäusern und Nebenräumen;

5. Einrichtung von Douche-Bädern in Abou-Saad und Vasta;

6. Destillierapparate, welche im ganzen 15 Tonnen Wasser täglich zu liefern imstande sind, auf jeder der beiden Inseln Abou-Saad und Vasta;

7. für die Friedhöfe, die Fäcalmassen und Schmutzwässer gelten dieselben Grundsätze, welche für Kamaran maßgebend sind. Auf jeder dieser Inseln ist ein Friedhof herzustellen;

8. Aufstellung von Öfen und anderen Vorrichtungen zur Desinfection in Djeddah und Yambo für die Pilger, welche den Hedjaz verlassen.

Reorganisation der Sanitätsstation in Djebel-Tor.

Hinsichtlich der Reorganisation der Station Djebel-Tor überlassen die hohen vertragschließenden Theile, in Bekräftigung der von der Sanitätsconferenz in Venedig, in Bezug auf diese Station formulierten Rathschläge und Wünsche, dem See-Sanitätsconseil in Alexandrien, für Durchführung dieser Verbesserungen Sorge zu tragen und sind außerdem des Erachtens:

1. dass es nöthig ist, auch in dieser Station Apparate zur Sterilisierung des an Ort und Stelle vorfindlichen Wassers mittels Erhitzung zur Verfügung zu haben;

2. dass es wichtig ist, alle von den Pilgern aus Djeddah und Yambo eingeführten Lebensmittel, wenn in Hedjaz Cholera herrscht, wie verdächtige Gegenstände zu desinficieren oder ganz zu vernichten, sofern sie sich im Zustande einer schädlichen Veränderung befinden;

3. dass Vorkehrungen getroffen werden sollen, um die Pilger bei der Abreise von Djebel-Tor an der Mitführung von Wasserschläuchen, an deren Stelle Gefäße aus gebranntem Thon oder aus Metall zu treten haben, zu hindern;

4. dass sich in jeder Section ein Arzt befinde;

5. dass für El-Tor ein Hafencapitän ernannt werde, welcher die Einschiffung und Ausschiffung leitet und darüber wacht, dass die Schiffscapitäne und Führer der Sambouks die bestehenden Vorschriften beobachten.

Sanitäre Behandlung der Pilgerschiffe, welche von Norden kommen.

I. Hinreise. Falls das Auftreten der Cholera weder im Abfahrthafen noch in dessen Umgebung festgestellt und während der Überfahrt keine choleraähnliche Erkrankung vorgekommen ist, wird das Schiff sofort zum freien Verkehre zugelassen.

Wenn das Auftreten der Cholera im Abfahrthafen oder in dessen Umgebung constatiert wurde, oder während der

Überfahrt ein choleraartiger Fall auftritt, ist das Schiff in Djebel-Tor nach den für Schiffe, welche aus Süden kommen und sich in Kamaran aufhalten, vorgeschriebenen Bestimmungen zu behandeln.

II. Rückreise. Wenn das Auftreten der Cholera im Hedjaz nicht constatiert ist und Cholerafälle während der Pilgerfahrt nicht aufgetreten sind, unterliegen die Schiffe in Djebel-Tor den Vorschriften, welche in Kamaran für die unverdächtigen Schiffe gelten:

Die Pilger werden ausgeschifft; dieselben nehmen ein Douche- oder Seebad; ihre schmutzige Wäsche, jener Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, welcher nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, werden desinficiert: dieses Verfahren darf, einschließlich der Aus- und Einschiffung mehr als 48 Stunden nicht in Anspruch nehmen.

Besteht die Cholera in Hedjaz oder ist sie während der Pilgerfahrt aufgetreten, so unterliegen die Schiffe in Djebel-Tor der in Kamaran für die verseuchten Schiffe vorgeschriebenen Behandlung:

Die mit Cholera oder choleraartigen Erkrankungen behafteten Personen werden ausgeschifft und im Spitale isoliert. Die Desinfection ist gründlich durchzuführen. Die übrigen Reisenden werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isoliert in der Weise, dass, im Falle des Ausbruches der Cholera, die Gesammtheit nicht durch eine einzelne Gruppe in Mitleidenschaft gezogen werde.

Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände, die Kleider der Mannschaft und der Reisenden sind sowie das Schiff zu desinficieren.

Die locale Sanitätsbehörde entscheidet, ob die Ausschiffung des Großgepäckes und der Waren nothwendig ist, ob das Schiff in allen Theilen oder nur ein Theil desselben der Desinfection zu unterziehen ist.

Alle Pilger werden einer Beobachtung in der Dauer von vollen sieben Tagen, gerechnet von jenem, an welchem das Desinfectionsverfahren beendet wurde, unterzogen. Wenn in einer Abtheilung ein choleraverdächtiger Fall vorgekommen ist, beginnt die siebentägige Periode für diese Abtheilung mit Ablauf des Tages, an welchem der letzte Fall vorgekommen ist.

Sanitäre Vorkehrungen bei der Abreise der Pilger aus den Häfen des Hedjaz.

Die Maßnahmen, welche bei der Abreise der Pilger aus Djeddah und Yambo gegen Süden in Anwendung zu kommen haben, sind dieselben, wie sie bezüglich der ärztlichen Untersuchung und der Desinfection für die Abreise aus den Häfen jenseits der Meerenge von Bab-el-Mandeb vorgeschrieben sind, nämlich:

1. Obligatorische individuelle ärztliche Untersuchung, welche bei Tage am Lande zur Zeit der Einschiffung in der erforderlichen Dauer durch die von der Sanitätsbehörde bestimmten Ärzte bei jeder Person, welche an Bord eines Schiffes die Reise antritt, auszuführen ist:

2. obligatorische und genaueste, auf dem Lande unter Überwachung des von der öffentlichen Behörde bestimmten Arztes vorzunehmende Desinfection jedes inficierten oder verdächtigen Gegenstandes unter den im Art. 5 des ersten Reglements des im Anhange IV der Venediger Sanitätsconvention vorgeschriebenen Bedingungen.

Für die Pilger, welche sich auf Schiffen, die nach Norden fahren, einschiffen, findet die Desinfection in Djebel-Tor statt, ausgenommen, wenn im Hedjaz Cholera herrscht; in diesem Falle sind die oben aufgeführten Maßregeln bei den Schiffen auch in Djeddah und Yambo in Anwendung zu bringen.

Annex III.

I. Sanitäre Behandlung der Seeprovenienzen im Persischen Golf.

Als verseucht ist ein Schiff anzusehen, welches Cholera an Bord hat oder auf welchem seit sieben Tagen neue Cholerafälle vorgekommen sind.

Als verdächtig ist ein Schiff anzusehen, wenn an dessen Bord zur Zeit der Abfahrt oder während der Reise Cholerafälle vorgekommen sind, aber seit sieben Tagen kein weiterer Fall aufgetreten ist.

Als unverdächtig wird jenes Schiff, wenn es auch aus einem verseuchten Hafen kommt, angesehen, welches weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch bei der Ankunft einen Todes- oder Erkrankungsfall von Cholera an Bord hatte.

Die verseuchten Schiffe unterliegen der nachstehenden Behandlung:

1. Die Kranken sind sofort auszuschiffen und zu isolieren:

2. Die übrigen Personen sind, wenn möglich, gleichfalls auszuschiffen und einer Beobachtung zu unterwerfen, deren Dauer nach den sanitären Verhältnissen des Schiffes und nach dem Datum des letzten Falles schwankt, jedoch fünf Tage nicht überschreiten darf;

3. die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände und Effecten der Mannschaft und der Reisenden sind, falls dieselben nach Ansicht der Sanitätsbehörde des Hafens inficiert sind, zu desinficieren, ebenso das Schiff oder nur der Theil des Schiffes, welcher inficiert ist.

Die verdächtigen Schiffe unterliegen folgenden Maßnahmen:

1. Sanitäre Untersuchung;

2. Desinfection: die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände, die Effecten der Mannschaft und der Reisenden, soferne diese Gegenstände nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als inficiert zu betrachten sind, müssen desinficiert werden:

3. Entleerung des Sodawassers nach vorausgegangener Desinfection und Ersatz des Trinkwasservorrathes an Bord durch gutes Trinkwasser.

Empfohlen wird, die Mannschaft und die Reisenden einer fünftägigen Beobachtung zu unterwerfen, welche von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem das Schiff den Abfahrthafen verlassen hat.

In gleicher Weise wird empfohlen, den Landgang der Mannschaft, außer wenn Dienstesrücksichten diesen nöthig machen, hintanzuhalten.

Die unverdächtigen Schiffe werden zum freien Verkehre sofort zugelassen, mag ihr Gesundheitspass wie immer lauten.

Das einzige Verfahren, welches die Behörde des Ankunfthafens hinsichtlich desselben vorschreiben kann, besteht in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Maßnahmen (ärztliche Untersuchung, Desinfection, Entleerung des Sodwassers, Ersatz des Trinkwasservorrathes an Bord durch gutes Trinkwasser).

Empfohlen wird, die Reisenden und die Mannschaft einer fünftägigen, vom Zeitpunkte der Abfahrt des Schiffes aus dem verseuchten Hafen zu rechnenden Beobachtung zu unterzeichnen.

In gleicher Weise wird empfohlen, den Landgang der Mannschaft, außer wenn Dienstesrücksichten es erfordern, hintanzuhalten.

Es ist selbstverständlich, dass die competente Behörde des Ankunftshafens jederzeit einen Nachweis verlangen kann, welcher bestätigt, dass auf dem Schiffe im Abfahrthafen kein Cholerafall vorgekommen ist.

Die competente Hafenbehörde hat behufs Durchführung dieser Maßnahmen den Umstand in Rechnung zu ziehen, ob an Bord der Schiffe der erwähnten drei Kategorien ein Arzt und ein Desinfectionsapparat (Ofen) vorhanden sind.

Besondere Maßnahmen können in Bezug auf die überfüllten, besonders die Pilgerschiffe sowie hinsichtlich jedes anderen Schiffes, welches ungünstige sanitäre Verhältnisse aufweist, vorgeschrieben werden.

Zur See anlangende Waren dürfen in Bezug auf Desinfection, auf Ein- und Durchfuhrverbote, sowie auf Quarantaine nicht anders behandelt werden, wie die zu Land transportierten (siehe Anhang zur Dresdener Sanitätsconvention, Titel IV).

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde vorgeschriebenen Maßregeln nicht unterwerfen will, soll es freistehen, wieder in See zu gehen.

Es kann demselben auch gestattet werden, seine Waren auszuschiffen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln getroffen sind, nämlich:

1. Isolierung des Schiffes, der Mannschaft und der Reisenden;

2 Entleerung des Sodwassers nach vorausgegangener Desinfection;

3. Ersatz des an Bord aufbewahrten Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Ebenso kann den Reisenden, welche darum ansuchen, die Ausschiffung gestattet werden, unter der Bedingung, daß diese sich den von der Localbehörde vorgeschriebenen Maßregeln unterwerfen.

II. Sanitätsposten, welche zu errichten sind.

1. In Faô oder in nächster Nähe dieses Punktes: ein großes Lazareth auf dem Festlande mit vollständig eingerichtetem Sanitätsdienste, welchem die nachstehenden Sanitätsposten im Persischen Golf unterstellt sind;

2. ein kleines Lazareth auf einer der in der Nähe von Bassorah gelegenen ottomanischen Inseln Sélahiyé oder Yilaniyé zum Zwecke der Überwachung jener Individuen, welche sich vielleicht der Untersuchung in Faô entzogen haben;

3. Aufrechthaltung des gegenwärtig in Bassorah bestehenden Sanitätspostens;

4. Errichtung eines Sanitätspostens in der Bai von Koveit;

5. Sanitätsposten in Menama, Hauptort der Bahrein'schen Inseln;

6. Sanitätsposten in Bender-Abbas;

7. Sanitätsposten in Bender-Bouchir;

8. Sanitätsposten in Mohammera;

9. Sanitätsposten im Hafen von Gwadar (Beludschistan);

10. Sanitätsposten im Hafen von Mascate (an der Küste von Oman).

Annex IV.

Überwachung und Durchführung.

1. Die praktische Ausführung und Überwachung der in der gegenwärtigen Convention festgesetzten, die Pilgerfahrten betreffenden Maßnahmen wird im Rahmen des Wirkungskreises des obersten Gesundheitsrathes in Constantinopel einem aus Mitgliedern desselben gebildeten Comité übertragen. Dieses Comité besteht aus drei Vertretern der Türkei im Gesundheitsrathe und aus jenen der Mächte, welche den Sanitätsconventionen von Venedig, von Dresden und von Paris beigetreten sind oder beitreten werden. Der Vorsitz im Comité wird einem seiner ottomanischen Mitglieder übertragen. Im Falle der Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

2. Zur Sicherung einer befriedigenden Wirksamkeit der verschiedenen in der gegenwärtigen Convention aufgezählten Einrichtungen ist ein Corps diplomierter und sachverständiger

Ärzte, von Desinfectionspersonal und Mechanikern mit guter Ausbildung, von Sanitätswächtern, welche den beim Militär ausgedienten Officieren und Unterofficieren entnommen werden, zu errichten.

3. Was die Auslagen für die in der gegenwärtigen Convention festgesetzten Einrichtungen betrifft, wird bezüglich der Auftheilung der Kosten zwischen der ottomanischen Regierung und dem Obersten Gesundheitsrathe in Constantinopel der gegenwärtige Vorgang beibehalten, welcher im gegenseitigen Einverständnisse der ottomanischen Regierung und der im Gesundheitsrathe vertretenen Mächte vereinbart wurde.

4. Die Sanitätsbehörde des ottomanischen Zwischen- oder Ankunfthafens, welche eine Übertretung constatiert, nimmt hierüber ein Protokoll auf, in welchem der Capitän seine Bemerkungen eintragen kann. Eine beglaubigte Abschrift dieses Protokolles ist im Zwischen- oder Ankunfthafen der Consularbehörde des Landes, dessen Flagge das Schiff führt, zu übermitteln. Diese Behörde sorgt dafür, dass die Geldstrafe zu ihren Handen erlegt wird. Ist ein Consul nicht da, so nimmt die Sanitätsbehörde dieses Strafgeld in Verwahrung. Der Betrag fällt dem Obersten Gesundheitsrathe in Constantinopel erst dann definitiv zu, wenn die im folgenden Artikel bezeichnete Consularcommission über die Rechtswirksamkeit der Strafe entschieden haben wird.

Eine zweite beglaubigte Abschrift des Protokolls muss von der Sanitätsbehörde, welche die Übertretung constatiert hat, dem Präsidenten des Gesundheitsrathes in Constantinopel übersendet werden, welcher dieses Schriftstück der Consularcommission zu übergeben hat.

Die Sanitäts- oder Consularbehörde hat auf dem Gesundheitspasse eine Bemerkung beizufügen, welche die Übertretung und die Erlegung der Geldstrafe nachweist.

5. In Constantinopel wird eine Consularcommission eingesetzt, welche über widersprechende Aussagen des Sanitätsbeamten und des beschuldigten Capitäns zu entscheiden hat. Dieselbe wird alljährlich vom Consularcorps gewählt. Die Sanitätsverwaltung kann in derselben durch einen Beamten, welcher die Functionen eines Staatsanwaltes versieht, vertreten sein.

Der Consul der betheiligten Macht ist jedesmal zuzuziehen. Derselbe hat Stimmrecht.

6. Das Erträgnis der Sanitätstaxen und Geldstrafen darf in keinem Falle für andere als in das Ressort des Sanitätsconseils fallende Zwecke verwendet werden.

Zusatzerklärung.

Da die Signatarmächte der am 3. April 1894 zu Paris abgeschlossenen internationalen Sanitätsconvention es für angezeigt erachteten, vor Austausch der Ratificationen im diplomatischen Instrumente des gedachten Übereinkommens gewisse Amendements vorzunehmen, sind die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten über folgende Bestimmungen übereingekommen:

I. Der fünfte Absatz des Abschnittes A im Annex I der Convention hat zu lauten, wie folgt:

„5. Die Pilger sind, wenn die localen Verhältnisse es gestatten, zu verhalten, den Nachweis zu erbringen, dass sie zur Durchführung der Pilgerfahrt die für die Hin- und Rückreise, sowie für den Aufenthalt in den heiligen Stätten unbedingt nothwendigen Mittel besitzen."

II. Der im Abschnitte B desselben Annex I enthaltene Artikel 13 des Reglements ist durch folgenden Artikel zu ersetzen:

Artikel 13. Das Schiff muss für die Unterbringung der Pilger im Zwischendecke eingerichtet sein.

Abgesehen von der Schiffsmannschaft muss das Schiff jeder Person ohne Unterschied des Alters eine Belagfläche von wenigstens 150 Quadratdecimeter bei einer Höhe des Zwischendeckes von wenigstens 1 Meter und 80 Centimeter gewähren.

Auf den Fahrzeugen, welche Küstenschiffahrt betreiben, muss für jeden Pilger ein Raum von wenigstens 2 Meter Breite längs der Schandeckel eingeräumt werden."

III. Die Signatarmächte stimmen zu, dass die Ratification der Regierung Ihrer Britannischen Majestät den Annex III des Übereinkommens nicht enthält. Die Bestimmungen dieses Annex finden daher auf die Kriegs- und Handelsschiffe von Großbritannien und Irland und von Britisch-Indien keine Anwendung.

IV. Die vorliegende Erklärung, welche der Pariser internationalen Sanitätsconvention vom 3. April 1894 beigefügt werden wird, ist in die Ratificationen der hohen vertragschließenden Theile aufzunehmen und hat an Stelle der am 3. April 1894 bei Unterzeichnung des Übereinkommens in die aufgenommenen Protokolle verzeichneten Vorbehalte zu treten.

Zur Beglaubigung dessen haben die hiezu bevollmächtigten Unterzeichneten die gegenwärtige Erklärung aufgenommen und ihr Siegel beigesetzt.

Geschehen in dreizehnfacher Ausfertigung zu Paris am 30. Oktober 1897.

Internationales Sanitäts-Übereinkommen vom 19. März 1897,

abgeschlossen zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Montenegro, der Türkei, den Niederlanden, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien und der Schweiz.

I. Es sind zur Annahme gelangt die in dem dem gegenwärtigen Übereinkommen als Anhang beigefügten allgemeinen Sanitätsreglement zur Verhütung der Einschleppung und Weiterverbreitung der Pest aufgeführten und näher bezeichneten Maßnahmen. Dieser Anhang hat dieselbe Geltung als wäre er in das Übereinkommen mit aufgenommen.

II. Es wird den competenten Behörden Marokkos empfohlen werden, in den Häfen dieses Landes Maßnahmen zur Anwendung zu bringen, welche mit den in dem erwähnten Reglement vorgesehenen in Einklang stehen.

III. Diejenigen Länder, welche an der Conferenz nicht theilgenommen oder das Übereinkommen nicht unterzeichnet haben, können auf ihren Wunsch demselben beitreten.

Dieser Beitritt ist auf diplomatischem Wege der königlich italienischen Regierung und durch diese den andern Signatarregierungen mitzutheilen.

IV. Das gegenwärtige Übereinkommen soll vom Tage des Austausches der Ratificationen ab fünf Jahre in Geltung bleiben. Dasselbe wird durch stillschweigende Erneuerung von fünf zu fünf Jahren verlängert, wenn nicht einer der hohen

vertragschließenden Theile sechs Monate vor Ablauf des bezeichneten fünfjährigen Zeitraumes seine Absicht kundgethan hat, von dem Übereinkommen zurückzutreten.

Wenn eine der Mächte das Übereinkommen kündigt, so soll diese Kündigung nur bezüglich jener Macht Giltigkeit haben.

V. Die hohen vertragschließenden Theile behalten sich das Recht vor, Änderungen, welche sie an dem Übereinkommen oder dessen Anhange für nothwendig erachten sollten, auf diplomatischem Wege herbeizuführen.

Das gegenwärtige Übereinkommen soll ratificiert werden; die Ratificationsurkunden sollen sobald als möglich und spätestens binnen einer mit dem Tage der Unterzeichnung beginnenden einjährigen Frist in Rom niedergelegt werden.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten das Übereinkommen unterzeichnet und ihre Insiegel beigedrückt.

So geschehen zu Venedig in achtzehn Exemplaren, am neunzehnten März Eintausend achthundertundsiebenundneunzig.

Allgemeines Sanitätsreglement zur Verhütung der Einschleppung und Weiterverbreitung der Pest.

Capitel I. Maßnahmen außerhalb Europas.

I.

Benachrichtigung.

Die Regierungen der Länder, welche dem gegenwärtigen Übereinkommen beitreten, werden den verschiedenen Regierungen von jedem einzelnen, auf ihrem Gebiete vorgekommenen Pestfalle telegraphisch Nachricht geben, nach Maßgabe des Titels I, des Capitels II, „Maßnahmen in Europa“.

Die Titel II, III, IV desselben Capitels II kommen gleichfalls zur Anwendung.

Es ist wünschenswert, dass die Maßnahmen wegen Benachrichtigung der dem Übereinkommen beigetretenen Regierungen von dem Auftreten einer Pestepidemie sowie von den zur Verhütung der Weiterverbreitung und Einschleppung derselben in seuchenfreie Gegenden angewandten Mitteln, wie

sie für Europa vorgeschrieben sind, auch in den anderen Ländern zur Anwendung kommen.

II.

Sanitätspolizeiliche Behandlung abfahrender Schiffe in den verseuchten Häfen.

Gemeinsame Maßnahmen für gewöhnliche Schiffe und für Pilgerschiffe.

1. Obligatorische ärztliche Visite aller auf einem Schiffe Überfahrt nehmender Personen. Dieselbe erstreckt sich auf jede einzelne Person und ist bei Tage und auf dem Lande im Augenblicke der Einschiffung während der dazu nöthigen Zeit durch einen von der öffentlichen Behörde bestellten Arzt vorzunehmen.

Die für das Schiff zuständige Consularbehörde kann dieser Visite beiwohnen.

2. Obligatorische, strenge Desinfection jedes verseuchten oder verdächtigen Gegenstandes nach Maßgabe des Artikels 5 des Capitels III des Anhanges des gegenwärtigen Übereinkommens. Dieselbe findet auf dem Lande unter Aufsicht des von der öffentlichen Behörde bestellten Arztes statt.

3. Verbot der Einschiffung von Personen, welche Pestsymptome zeigen.

Pilgerschiffe.

1. Kommen im Hafen Pestfälle vor, so darf die Einschiffung an Bord der Pilgerschiffe erst dann stattfinden, nachdem die Personen gruppenweise einer Beobachtung unterworfen worden sind, welche die Gewissheit bietet, dass keine von ihnen von Pest befallen ist.

Jeder Regierung steht es frei, bei Ausführung dieser Maßnahme den örtlichen Verhältnissen und Möglichkeiten Rechnung zu tragen.*)

2. Die Pilger sind gehalten, wenn es die örtlichen Verhältnisse gestatten, nachzuweisen, dass sie die unbedingt nothwendigen Mittel zur Pilgerfahrt, und zwar zur Hin- und Rückreise und zum Aufenthalte an den heiligen Orten besitzen.

---

*) Einem erläuternden Beschlusse der Conferenz zufolge könnte in Niederländisch-Indien diese Beobachtung an Bord der zur Abfahrt bereiten Schiffe stattfinden.

Maßnahmen an Bord der Pilgerschiffe.

Titel I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Die folgenden Vorschriften finden Anwendung auf Pilgerschiffe, welche muselmannische Pilger nach dem Hedjaz oder dem Persischen Golf hin- oder von dort zurückbringen.

Art. 2. Als Pilgerschiff wird nicht angesehen ein solches, welches außer seinen gewöhnlichen Passagieren, zu denen die Pilger der höheren Classen gerechnet werden können, Pilger der untersten Classe an Bord nimmt, wenn das Verhältnis dergestalt ist, dass auf 100 Tonnen Bruttoraumgehalt weniger als ein Pilger kommt.

Art. 3. Jedes Pilgerschiff hat sich bei der Einfahrt in das Rothe Meer und den Persischen Golf nach den in dem Specialreglement für die Hedjazpilgerfahrten enthaltenen Vorschriften zu richten, das von dem Sanitätsconseil in Constantinopel im Einklange mit den in der gegenwärtigen Übereinkunft aufgestellten Grundsätzen veröffentlicht werden wird.

Art. 4. Nur Dampfschiffe werden zum Transporte der Pilger auf weiter Fahrt zugelassen. Anderen Schiffen ist dieser Transport verboten.

Pilgerschiffe, welche die Küstenschiffahrt betreiben und für Transporte auf kürzere Dauer, sogenannte „Küstenfahrten“, bestimmt sind, unterliegen den in dem im Artikel 3 erwähnten Specialreglement enthaltenen Vorschriften.

Titel II. Maßnahmen vor der Abfahrt.

Art. 5. Der Capitän oder anstatt seiner der Eigenthümer oder Agent eines jeden Pilgerschiffes ist gehalten, der competenten Behörde*) des Abgangshafens wenigstens drei Tage vor der Abfahrt von seiner Absicht, Pilger aufzunehmen, Anzeige zu machen. In dieser Anzeige muss der zur Abfahrt

*) Die competente Behörde ist gegenwärtig: In Britisch-Indien ein von der Localregierung hierzu bestimmter „Officer“ (Native passenger Ships Act 1877, art. 7); in Niederländisch-Indien der Hafenmeister; in der Türkei die Sanitätsbehörde; in Österreich-Ungarn die Hafenbehörde; in Italien der Hafencapitän; in Frankreich, Tunesien und Spanien die Sanitätsbehörde; in Egypten die Sanitäts-, Quarantäne- etc. Behörde.

bestimmte Tag und der Bestimmungsort des Schiffes angegeben werden.

Art. 6. Infolge dieser Anzeige lässt die competente Behörde auf Kosten des Capitäns die Untersuchung und Vermessung des Schiffes vornehmen. Die für das Schiff competente Consularbehörde kann dieser Untersuchung beiwohnen.

Die Untersuchung allein findet statt, wenn der Capitän schon mit einem von der competenten Behörde seiner Heimat ausgestellten Zeugnis über die Vermessung des Schiffes versehen ist, es sei denn, dass die Vermuthung vorliegt, dass das Document nicht mehr dem gegenwärtigen Zustande des Schiffes entspricht.

Art. 7. Die competente Behörde gestattet die Abfahrt eines Pilgerschiffes erst, nachdem sie sich über folgende Punkte Gewissheit verschafft hat:

a) Dass das Schiff vollkommen gereinigt und nöthigenfalls desinficiert worden ist;

b) dass das Schiff imstande ist, die Reise ohne Gefahr zu unternehmen, dass es gut ausgerüstet, gut eingerichtet, hinreichend luftig und mit einer genügenden Anzahl von Rettungsbooten versehen ist, dass es nichts an Bord enthält, was der Gesundheit oder Sicherheit der Passagiere schädlich ist oder schädlich werden kann, und dass Deck und Zwischendeck aus Holz oder aus mit Holz überzogenem Eisen sind;

c) dass an Bord außer dem Proviant für die Schiffsmannschaft gehörig verladene Lebensmittel und Brennmaterial vorhanden sind, alles von guter Beschaffenheit und in solcher Menge, dass es für sämmtliche Pilger und für die angegebene Reisedauer ausreicht;

d) dass das an Bord befindliche Trinkwasser von guter Beschaffenheit und durchaus unverdächtigen Ursprunges ist; dass es in hinreichender Menge vorhanden ist; dass die Trinkwasserbehälter an Bord vor jeder Verunreinigung geschützt und derart verschlossen sind, dass das Wasser nur mittels der Hähne oder Pumpen abgelassen werden kann;

e) dass das Schiff einen Destillierapparat besitzt, der für alle an Bord befindlichen Personen einschließlich des Schiffspersonales eine Wassermenge von mindestens

fünf Litern für den Kopf und für den Tag zu liefern vermag;

f) dass das Schiff einen Dampfdesinfectionsapparat besitzt, dessen Sicherheit und Wirksamkeit festgestellt ist;

g) dass nach Maßgabe der Artikel 11 und 23 unter dem Schiffspersonal sich ein mit Diplom versehener und von der Regierung des Heimatlandes des Schiffes oder der Regierung des Hafens, wo das Schiff Pilger aufnimmt bevollmächtigter*) Arzt befindet, und dass das Schiff Arzneimittel besitzt;

h) dass das Schiffsdeck frei von jeglichen den Verkehr behindernden Waren und Gegenständen ist;

i) dass die Einrichtungen des Schiffes derartig sind, dass die im Titel III vorgeschriebenen Maßnahmen ausgeführt werden können.

Art. 8. Der Capitän ist gehalten, auf dem Schiffe, und zwar an einer für die Betheiligten sichtbaren und zugänglichen Stelle Anschlagzettel anbringen zu lassen, welche in den wichtigsten Sprachen der von den aufzunehmenden Pilgern bewohnten Länder abgefasst sind und folgende Angaben enthalten:

1. den Bestimmungsort des Schiffes;

2. die für jeden Pilger ausgesetzte tägliche Ration an Wasser und Lebensmitteln;

3. den Tarif für diejenigen Lebensmittel, welche nicht in die tägliche Beköstigung mit einbegriffen sind und besonders bezahlt werden müssen.

Art. 9. Der Capitän darf nicht abfahren, bevor er Folgendes in Händen hat:

1. Eine von der competenten Behörde vidierte, Namen, Geschlecht und Gesammtzahl der Pilger, die er an Bord nehmen darf, angebende Liste;

2. ein Gesundheitspatent, welches Namen, Nationalität und Tonnengehalt des Schiffes, die Namen des Capitäns und des Arztes, die genaue Anzahl der an Bord genommenen Personen, und zwar der Schiffsmannschaft, der Pilger und der anderen Passagiere, die Art der Ladung und den Abgangsort angibt.

---

*) Eine Ausnahme findet für die Regierungen statt, welche keine Ärzte bevollmächtigen.

Die competente Behörde vermerkt auf dem Patent, ob die reglementsmäßig zulässige Zahl der Pilger erreicht ist oder nicht, und in letzterem Falle die Zahl der Passagiere, welche das Schiff bei seinem Anlaufen in anderen Häfen noch aufnehmen darf.

Art. 10. Die competente Behörde ist gehalten, wirksame Maßnahmen zu treffen, um die Einschiffung jeder verdächtigen*) Person oder Sache zu verhindern, entsprechend den Bestimmungen über die in den Häfen zu treffenden Vorsichtsmaßregeln.

Titel III. Vorsichtsmaßregeln während der Fahrt.

Jedes Schiff, welches Pilger aufnimmt, muss einen mit ordnungsmäßigem Diplom versehenen und von der Regierung des Heimatlandes des Schiffes oder von der Regierung des Hafens, in welchem das Schiff Pilger aufnimmt, bevollmächtigten Arzt an Bord haben. Ein zweiter Arzt muss an Bord genommen werden, sobald sich mehr als 1000 Pilger auf dem Schiffe befinden.

Art. 12. Der Arzt untersucht die Pilger, behandelt die Kranken und wacht darüber, dass an Bord die Regeln der Hygiene beobachtet werden. Insbesondere hat er:

1. sich zu vergewissern, dass die an die Pilger verabreichten Lebensmittel von guter Beschaffenheit sind, dass ihre Menge den eingegangenen Verpflichtungen entspricht, und dass sie angemessen zubereitet sind;

2. sich zu vergewissern, dass die Vorschriften des Artikels 20 bezüglich der Verabreichung des Wassers beobachtet werden;

3. wenn hinsichtlich der Beschaffenheit des Trinkwassers Zweifel bestehen, den Capitän schriftlich an die Vorschriften des Artikels 21 zu erinnern;

4. sich zu vergewissern, dass das Schiff andauernd in reinlichem Zustande gehalten wird und insbesondere, dass die Aborte in Gemäßheit der Vorschriften des Artikels 18 gereinigt werden;

---

*) Siehe Capitel IV, Titel I, Artikel 1 und 2 des gegenwärtigen Übereinkommens.

5. sich zu vergewissern, dass die Unterkunftsräume der Pilger in einer der Gesundheit zuträglichen Verfassung gehalten werden, und dass im Falle einer übertragbaren Krankheit die Desinfection so vorgenommen wird, wie im Artikel 19 vorgeschrieben ist;

6. ein Journal über alle während der Reise stattgehabten Vorfälle von sanitärer Bedeutung zu führen und dasselbe der competenten Behörde des Ankunftshafens vorzulegen.

Art. 13. Das Schiff muss die Pilger im Zwischendecke beherbergen können.

Außer für die Schiffsbesatzung soll das Schiff für jede Person jeglichen Alters eine Fläche von 1·50 Quadratmetern, das ist 16 englische Quadratfuß, bei einer Zwischendeckshöhe von ungefähr 1·80 Meter bieten.

Auf Schiffen, welche die Küstenschiffahrt betreiben, soll jeder Pilger über einen Raum von wenigstens 2 Meter Breite in der Länge der Schandecks verfügen.

Art. 14. Das Deck soll während der Fahrt frei von Gegenständen bleiben, welche den Verkehr behindern; es soll Tag und Nacht für die an Bord genommenen Personen frei gehalten werden und ihnen unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Art. 15. Das große Gepäck der Pilger wird eingeschrieben, mit Nummern versehen und im Raume untergebracht. Die Pilger dürfen nur die unbedingt nöthigen Gegenstände bei sich behalten. Die von jeder Regierung für ihre Schiffe aufgestellten Reglements bestimmen die Art, die Menge und den Umfang dieser Gegenstände.

Art. 16. Jeden Tag, während sich die Pilger auf Deck befinden, müssen die Zwischendecks sorgfältig gereinigt und mit trockenem Sande, der mit Desinfectionsmitteln zu mischen ist, abgerieben werden.

Art. 17. Auf dem Deck soll an jeder Seite des Schiffes ein Ort frei gehalten werden, der den Blicken entzogen und mit einer Handpumpe versehen ist, um Seewasser für den Bedarf der Pilger zu liefern. Ein Raum dieser Art muss zum ausschließlichen Gebrauch für die Frauen vorbehalten sein.

Art. 18. Das Schiff muss außer den Aborten für die Schiffsmannschaft mit Wasserclosets versehen sein, und zwar

in dem Verhältnisse, dass auf je 100 an Bord genommene Personen wenigstens ein Abort kommt.

Es müssen Aborte für den ausschließlichen Gebrauch der Frauen vorhanden sein.

Aborte dürfen nicht in den Zwischendecks und im Schiffsraume liegen.

Die für die Passagiere bestimmten Aborte ebenso wie die für die Schiffsmannschaft müssen in sauberem Zustande gehalten und täglich dreimal gereinigt und desinficiert werden.

Art. 19. Die Desinfection des Schiffes soll bewirkt werden in Gemäßheit der Vorschriften unter Nr. 5 und 6 des Capitels III des Anhanges des gegenwärtigen Übereinkommens.

Art. 20. An Trinkwasser müssen jedem Pilger ohne Rücksicht auf sein Alter täglich wenigstens fünf Liter unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Art. 21. Wenn die Beschaffenheit des Trinkwassers zu Zweifeln Anlass gibt oder die Möglichkeit besteht, dass es entweder von vornherein verseucht war oder während der Fahrt verseucht worden ist, so muss das Wasser gekocht oder auf andere Weise sterilisiert werden, und der Capitän ist gehalten, dasselbe in dem ersten Zwischenhafen, wo er sich besseres Wasser beschaffen kann, ins Meer gießen zu lassen.

Art. 22. Das Schiff muss mit zwei Localitäten versehen sein, wo die Pilger selbst kochen können. Den Pilgern ist verboten, anderswo, insbesondere auf Deck, Feuer anzumachen.

Art. 23. Jedes Schiff muss Arzneimittel und die zur Pflege der Kranken nöthigen Gegenstände an Bord haben. Die von jeder Regierung für die Schiffe aufgestellten Reglements bestimmen die Art und Menge der Arzneimittel. Pflege und Heilmittel werden den Pilgern unentgeltlich gewährt.

Art. 24. Eine ordnungsmäßig eingerichtete Krankenstation mit guten Vorbedingungen für Sicherheit und Gesundheit muss als Unterkunftsraum für die Kranken zur Verfügung gehalten werden.

Dieselbe soll wenigstens fünf Procent der an Bord befindlichen Pilger beherbergen können in der Weise, dass drei Quadratmeter auf den Kopf kommen.*)

Art. 25. Das Schiff muss so eingerichtet sein, dass die von Pest befallenen Personen isoliert werden können.

Die mit der Pflege der Pestkranken beauftragten Personen haben allein zu diesen Zutritt und dürfen mit den übrigen an Bord befindlichen Personen nicht in Berührung kommen.

Bettgeräthe, Teppiche und Kleidungsstücke, mit denen die Kranken in Berührung gekommen sind, müssen sofort des-

---

*) Nachdem die Conferenz von den Bedingungen Kenntnis erhalten hat, denen die Krankenstation nach Artikel 53 des von der Indischen Regierung erlassenen Gesetzes über die Pilgerschiffe entsprechen müssen, empfiehlt sie deren Anwendung. Letztere würde als Ersatz für Artikel 24 anzusehen sein.

(Auszug.) Die Krankenstation muss auf dem oberen Decke, in den auf dem Decke selbst errichteten Abtheilungen eingerichtet werden. Diese permanente Krankenstation muss wenigstens sechs Betten enthalten und eine Fläche von wenigstens 144 Quadratfuß und einen Rauminhalt von wenigstens 864 Kubikfuß haben. Wenn sich auf dem Schiffe 50 oder mehr Frauen befinden, so muss eine zweite permanente Krankenstation mit wenigstens zwei Betten vorhanden sein, welche eine Fläche von wenigstens 72 Quadratfuß und einen Rauminhalt von mindestens 288 Kubikfuß hat. Diese Krankenstation muss für die Frauen und Kinder unter 12 Jahren zur Verfügung gehalten werden.

Beleuchtung und Lüftung dieser Krankenstationen muss von dem Inspector als genügend anerkannt sein. Die Krankenstationen müssen auf einer mindestens zehn Centimeter hohen Plattform errichtet werden, sie müssen dauerhaft angelegt, ihr Dach muss gut abgedichtet sein. Der Bau aus Eisen ist dem aus Holz vorzuziehen.

Unter keinem Vorwande dürfen Blattern-, Cholera-, Gelbfieber- oder Pestkranke in die permanente Krankenstation aufgenommen werden.

Das Schiff muß das nothwendige Material an Bord haben, damit auf dem oberen Decke eine weitere Krankenstation zum vorübergehenden Gebrauche für die zur isolierenden Kranken (Cholera, Pest, Gelbfieber, Blattern oder sonstige ansteckende Krankheiten) errichtet werden kann.

Der Platz für diese Krankenstation zum vorübergehenden Gebrauche wird von dem Inspector im voraus bestimmt. Für die Errichtung dieser Krankenstation gelten analoge Bedingungen, wie für die Errichtung der permanenten Krankenstation. Dieselbe muss eine Fläche von mindestens 144 Quadratfuß haben.

inficiert werden. Die Beobachtung dieser Vorschrift wird besonders hinsichtlich der Kleidung der den Kranken nahekommenden Personen empfohlen, soweit die Kleidung beschmutzt worden sein kann. Diejenigen von den eben erwähnten Gegenständen, welche keinen Wert haben, sind entweder ins Meer zu werfen, wenn sich das Schiff nicht in einem Hafen oder Canale befindet, oder aber durch Feuer zu vernichten. Die anderen müssen in undurchlässigen, mit Sublimatlösung getränkten Säcken in den Dampfapparat gebracht werden.

Die Entleerungen der Kranken müssen in Gefäßen, welche eine Desinfectionslösung enthalten, aufgefangen werden. Diese Gefäße sind in die Aborte zu entleeren, welch letztere nach jeder solchen Entleerung streng desinficiert werden müssen.

Die von den Kranken benutzten Localitäten müssen streng desinficiert werden.

Die Desinfection muss nach Maßgabe der Nummer 5 des Capitels III des gegenwärtigen Übereinkommens stattfinden.

Art. 26. Tritt ein Todesfall während der Fahrt ein, so hat der Capitän denselben neben dem betreffenden Namen auf der von der Behörde des Abgangshafens vidierten Liste zu vermerken und außerdem in seinem Schiffstagebuche den Namen des Verstorbenen, dessen Alter und Herkunft sowie die nach dem Zeugnisse des Arztes vorliegende vermuthliche Todesursache und das Datum des Todesfalls einzutragen.

Ist der Tod infolge einer übertragbaren Krankheit erfolgt, so ist der Leichnam, nachdem er zuvor in ein mit einer Sublimatlösung getränktes Leintuch gehüllt worden ist, ins Meer zu werfen.

Art. 27. Der in den Abgangshafen ausgestellte Pass darf während der Reise nicht abgeändert werden.

Derselbe wird von der Sanitätsbehörde jedes Zwischenhafens vidiert. Diese vermerkt darauf:

1. Die Zahl der in dem betreffenden Hafen aus- und eingeschifften Passagiere;

2. die auf See vorgekommenen, die Gesundheit oder das Leben der an Bord befindlichen Personen betreffenden Ereignisse;

3. den Gesundheitszustand des Zwischenhafens.

Art. 28. In jedem Zwischenhafen hat der Capitän die in Ausführung des Artikels 9 aufgestellte Liste von der competenten Behörde vidieren zu lassen.

Ist ein Pilger während der Reise ausgeschifft worden, so hat der Capitän dies auf jener Liste neben dem Namen des betreffenden Pilgers zu vermerken.

Werden Personen an Bord genommen, so müssen dieselben auf dieser Liste in Gemäßheit des Artikels 9 und vor Ertheilung des neuen Visum durch die competente Behörde eingetragen werden.

Art. 29. Der Capitän hat darüber zu wachen, dass alle während der Reise ausgeführten Vorbeugungsmaßregeln in dem Schiffstagebuche vermerkt werden. Letzteres ist von ihm der competenten Behörde des Ankunftshafens vorzulegen.

Art. 30. Der Capitän ist gehalten, sämmtliche Sanitätstaxen zu zahlen, und diese sollen in dem Preise des Billets einbegriffen sein.

Titel IV. Strafbestimmungen.

Art. 31. Jeder Capitän, welcher überführt wird, bezüglich der Zutheilung von Wasser, Lebensmitteln und Brennmaterial die von ihm eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von zwei türkischen*) Pfund. Diese Geldstrafe wird zu Gunsten des Pilgers erhoben, welcher unter dem Verstoße zu leiden gehabt hat und nachweist, dass er vergeblich die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtung verlangt hat.

Art. 32. Jeder Verstoß gegen Artikel 8 wird mit einer Geldstrafe von 30 türkischen Pfund geahndet.

Art. 33. Jeder Capitän, welcher in Betreff der im Artikel 9 vorgesehenen Schiffspapiere, nämlich der Liste der Pilger und des Sanitätspasses, einen Betrug begeht oder einen solchen wissentlich zulässt, verfällt in eine Geldstrafe von 50 türkischen Pfund.

Art. 34. Jeder Schiffscapitän, der ohne Sanitätspass des Abgangshafens oder ohne Visum der Zwischenhäfen eintrifft oder der nicht mit der nach Artikel 9, 27 und 28 vorgeschriebenen und ordnungsgemäß geführten Liste versehen ist, verfällt

*) Das türkische Pfund gilt 22 Francs 50 Centimes.

für jeden einzelnen Fall in eine Geldstrafe von 12 türkischen Pfund.

Art. 35. Jeder Capitän, welcher überführt wird, ohne Anwesenheit eines in Gemäßheit der Vorschriften des Artikels 11 bevollmächtigten Arztes mehr als 100 Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 300 türkischen Pfund.

Art. 36. Jeder Capitän, welcher überführt wird, mehr Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, als er in Gemäßheit der Vorschriften des Artikels 9 aufzunehmen berechtigt ist, verfällt in eine Geldstrafe von 5 türkischen Pfund für jeden überzähligen Pilger.

Die überzähligen Pilger werden auf der ersten Station, wo eine competente Behörde ihren Sitz hat, ans Land gesetzt, und der Capitän ist gehalten, die gelandeten Pilger mit dem nöthigen Gelde zu versehen, damit sie ihre Reise bis zum Bestimmungsorte fortsetzen können.

Art. 37. Jeder Capitän, welcher überführt wird, Pilger, ohne ihre Zustimmung oder ohne durch höhere Gewalt gezwungen zu sein, an einem anderen Orte als dem Bestimmungsorte gelandet zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 20 türkischen Pfund für jeden zu Unrecht gelandeten Pilger.

Art. 38. Jeder sonstige Verstoß gegen die Vorschriften des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldstrafe von 10 bis 100 türkischen Pfund geahndet.

Art. 39. Jede während der Reise festgestellte Übertretung wird auf dem Sanitätspass sowie auf der Liste der Pilger vermerkt. Die competente Behörde nimmt über den Vorfall ein Protokoll auf, um dasselbe an zuständiger Stelle vorzulegen.

Art. 40. In den türkischen Häfen erfolgt die Feststellung der Übertretung und die Auferlegung der Geldstrafe durch die competente Behörde in Gemäßheit der Bestimmungen des Capitels V des gegenwärtigen Übereinkommens.

Art. 41. Alle zur Mitwirkung bei der Ausführung dieses Reglements berufenen Agenten werden, wenn sie sich hiebei Fehler zuschulden kommen lassen, nach den Gesetzen des Landes bestraft, dem sie angehören.

Art. 42. Das gegenwärtige Reglement wird in der Sprache des Heimatlandes des Schiffes und in den wichtigsten Sprachen

der von den aufzunehmenden Pilgern bewohnten Länder an einem sichtbaren und zugänglichen Orte an Bord eines jeden Pilgerschiffes angeschlagen.

III.

Maßnahmen zur Verhinderung der Einschleppung der Pest.

1. Zu Lande.

Die auf dem Landwege gegen Herkünfte aus pestverseuchten Gegenden zu ergreifenden Maßnahmen müssen den in dem gegenwärtigen Übereinkommen niedergelegten sanitären Grundsätzen entsprechen. Das moderne Desinfectionsverfahren hat an die Stelle der Landquarantänen zu treten.

Zu dem Zwecke sind Dampfapparate und sonstige Desinfectionsgeräthe auf den von den Reisenden benutzten Verkehrswegen an sorgfältig ausgesuchten Punkten aufzustellen. Dieselben Einrichtungen sind auf den bereits bestehenden und noch zu erbauenden Eisenbahnlinien zu treffen. Die Waren werden nach Maßgabe der durch das gegenwärtige Übereinkommen angenommenen Grundsätze desinficiert.

Jeder Regierung steht es frei, ihre Grenzen für Reisende und Waaren zu sperren.

2. Zur See.

A. Maßnahmen im Rothen Meere.

Art. 1. Unverdächtige Schiffe. — *a*) Diejenigen Schiffe, welche nach ärztlicher Visite als rein befunden werden, erhalten sofort libera pratica wie auch immer ihr Sanitätspass lauten mag.

Das Schiff muss jedoch volle zehn Tage seit seiner Abfahrt aus dem letzten verseuchten Hafen hinter sich haben oder die noch fehlende Zeit abwarten.

Die einzigen Bestimmungen, welche die Behörde des Ankunftshafen diesen Schiffen gegenüber treffen kann, bestehen in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Maßregeln (ärztliche Visite, Desinfection der schmutzigen Wäsche, Auspumpen des Sodwassers und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser).

b) Den reinen gewöhnlichen Schiffen steht es frei, den Suezcanal in Quarantäne zu durchfahren. Bei ihrer Einfahrt ins Mittelländische Meer wird die zehntägige Beobachtung fortgesetzt. Diejenigen Schiffe, welche einen Arzt und einen Dampf-

desinfectionsapparat besitzen, brauchen sich vor der Durchfahrt in Quarantäne nicht der Desinfection zu unterziehen.

Art. 2. Verdächtige Schiffe. — Verdächtige Schiffe sind solche, auf denen zur Zeit der Abfahrt oder während der Fahrt Pestfälle vorgekommen sind, aber kein neuer Fall seit zwölf Tagen. Diese Schiffe werden verschieden behandelt, je nachdem sie einen Arzt und einen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) an Bord haben oder nicht.

a) Diejenigen Schiffe, welche einen Arzt und einen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) besitzen und die gewünschten Bedingungen erfüllen, dürfen den Suezcanal unter den in dem Reglement für den Transit aufgestellten Bedingungen in Quarantäne durchfahren.

b) Die anderen verdächtigen Schiffe, welche weder Arzt noch Desinfectionsapparat (Dampfkasten) besitzen, werden, bevor sie zur Durchfahrt in Quarantäne zugelassen werden, an den Mosesquellen solange zurückgehalten, als nöthig ist, um die Desinfection der schmutzigen Wäsche, der Leibwäsche und anderer Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, vorzunehmen und den Gesundheitszustand des Schiffes festzustellen.

Handelt es sich um ein Postschiff oder um ein eigens zur Beförderung von Reisenden bestimmtes Dampfboot, welches keinen Desinfectionsapparat (Dampfkasten), aber einen Arzt an Bord hat, so wird die Durchfahrt in Quarantäne zugestanden, wenn die Localbehörde durch amtliche Feststellung die Gewissheit erlangt, dass die Assanierungs- und Desinfectionsmaßnahmen, sei es bei der Abfahrt oder während der Reise, gehörig durchgeführt worden sind.

Handelt es sich um Postschiffe oder eigens zur Beförderung von Reisenden bestimmte Dampfboote, welche keinen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) aber einen Arzt an Bord haben, so kann, wenn der letzte Pestfall mehr als vierzehn Tage zurückliegt und der Gesundheitszustand des Schiffes befriedigend ist, die libera pratica in Suez zugestanden werden, sobald die Desinfectionsmaßnahmen vollendet sind.

Was ein Schiff mit reiner Fahrt von weniger als vierzehn Tagen betrifft, so werden die Passagiere, welche sich nach Ägypten begeben wollen, an den Mosesquellen ausgeschifft und bis zum Ablaufe der zehn Tage isoliert; ihre schmutzige

Wäsche und ihre Gebrauchseffecten werden desinficiert. Sie werden sodann zu freiem Verkehr zugelassen. Schiffe mit reiner Fahrt von weniger als vierzehn Tagen, welche libera pratica in Ägypten zu erhalten wünschen, werden an den Mosesquellen die zum Ablaufe der zehn Tage nöthige Zeit zurückgehalten; sie unterliegen der ordnungsmäßigen Desinfection.

Art. 3. Verseuchte Schiffe, das heißt solche, welche Pest an Bord haben, oder auf denen Pestfälle in den letzten zwölf Tagen vorgekommen sind. Sie werden in Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat (Dampfkasten) und Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat (Dampfkasten) eingetheilt.

a) Die Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat (Dampfkasten) werden an den Mosesquellen angehalten, die Pestkranken ausgeschifft und in einem Spitale isoliert. Die Desinfection wird vollständig durchgeführt. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isoliert, in der Weise, dass die Gesammtheit nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn die Pest in einer einzelnen Gruppe ausbrechen sollte.

Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände, die Kleidung der Schiffsmannschaft und Passagiere, sowie das Schiff werden desinficiert.

Es ist wohlverstanden, dass es sich hiebei nicht um das Ausladen der Waaren, sondern nur um die Desinfection des verseuchten Theiles des Schiffes handelt.

Die Passagiere haben zehn Tage in der Anstalt an den Mosesquellen zu bleiben; wenn die Pestfälle mehrere Tage zurückliegen, so wird die Dauer der Isolierung vermindert. Diese Dauer ist verschieden je nach dem Zeitpunkte, wo der letzte Fall vorgekommen ist.

So beträgt die Dauer der Beobachtung 24 Stunden, sobald der letzte Fall 9, 10, 11 oder 12 Tage zurückliegt; liegt er 8 Tage zurück, so dauert die Beobachtung 2 Tage; liegt er 7 Tage zurück, so beträgt die Beobachtung 3 Tage und so fort, wie es in der weiter unten stehenden Tabelle aufgeführt ist.

b) Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat (Dampfkasten). — Die Schiffe mit Arzt und Dampfkasten werden an den Mosesquellen angehalten.

Der Schiffsarzt hat unter Eid anzugeben, welche Personen an Bord von Pest befallen sind. Diese Kranken werden ausgeschifft und isoliert.

Nach Ausschiffung dieser Kranken wird die schmutzige Wäsche der übrigen Passagiere und der Schiffsmannschaft an Bord desinficiert.

Ist die Pest nur unter der Schiffsmannschaft aufgetreten, so erstreckt sich die Desinfection der Wäsche nur auf die schmutzige Wäsche der Schiffsmannschaft und die Wäsche in den Räumen der Schiffsmannschaft.

Der Schiffsarzt hat des weiteren den Theil oder die Abtheilung des Schiffes und die Abtheilung des Spitales unter Eid zu bezeichnen, wohin der oder die Kranken transportiert worden sind. Er hat ebenfalls unter Eid zu erklären, welche Personen zu dem Pestkranken seit dem ersten Anzeichen der Krankheit, sei es durch directe Berührung oder Berührung mit Gegenständen, welche den Krankheitskeim übertragen können, in Beziehung getreten sind. Diese Personen werden allein als „verdächtig“ angesehen.

Der Theil oder die Abtheilung des Schiffes und die Abtheilung des Spitales, wohin der oder die Kranken transportiert worden sind, werden vollständig desinficiert. Man versteht unter „Theil des Schiffes“ die Cabine des Kranken, die daranstoßenden Cabinen, den Gang, auf welchem sich diese Cabinen befinden, das Deck, die Theile des Deckes, auf denen sich der oder die Kranken aufgehalten haben.

Ist es nicht möglich, den Theil oder die Abtheilung des Schiffes, welcher von den Pestkranken besetzt gewesen ist, zu desinficieren, ohne die für verdächtig erklärten Personen auszuschiffen, so werden diese Personen entweder auf ein eigens zu diesem Zwecke bestimmtes Schiff gebracht oder aber ausgeschifft und in der Sanitätsanstalt untergebracht, ohne mit den Kranken in Berührung zu kommen, welch letztere in dem Spitale untergebracht werden.

Die Dauer dieses Aufenthaltes auf dem Schiffe oder auf dem Lande zum Zwecke der Desinfection muss möglichst kurz sein und darf jedenfalls 24 Stunden nicht übersteigen.

Die Verdächtigen unterliegen einer Beobachtung, und zwar entweder auf ihrem Schiffe oder auf dem hiezu bestimmten

Schiffe. Die Dauer dieser Beobachtung ist verschieden und richtet sich nach nachstehender Tabelle:

Wenn der letzte Pestfall sich im Laufe des 12., 11., 10. oder 9. Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat. . .	so dauert die Beobachtung 24 Stunden.
Wenn er sich im Laufe des achten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung zwei Tage.
Wenn er sich im Laufe des siebenten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung drei Tage.
Wenn er sich im Laufe des sechsten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung vier Tage,
Wenn er sich im Laufe des fünften oder vierten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung fünf und sechs Tage.
Wenn er sich im Laufe des dritten oder zweiten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung sieben und acht Tage.
Wenn er sich einen Tag vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung neun Tage.

Die Durchfahrt in Quarantäne kann vor Ablauf der in vorstehender Tabelle aufgeführten Fristen zugestanden werde,n wenn die Sanitätsbehörde es für angängig hält. Die Durchfahrt wird, sobald die Desinfection ausgeführt ist, jedenfalls zugestanden, wenn das Schiff außer seinen Kranken die vorstehend als „verdächtig“ aufgeführten Personen zurücklässt.

Ein Ponton mit daraufgestelltem Dampfkasten kann bei dem Schiffe anlegen, damit die Desinfection möglichst schnell durchgeführt wird.

Verseuchte Schiffe, welche zum freien Verkehre in Egypten zugelassen zu werden wünschen, werden zehn Tage, vom letzten an Bord vorgekommenen Falle an gerechnet, an den Mosesquellen zurückgehalten und haben sich der reglementmäßigen Desinfection zu unterziehen.

Die auf die Desinfection verwandte Zeit wird in die Dauer der Beobachtung eingerechnet.

Einrichtung der Überwachung und der Desinfection in Suez und an den Mosesquellen.

1. Die in dem Reglement vorgesehene ärztliche Visite wird bei jedem in Suez eintreffenden Schiffe durch einen der Stationsärzte vorgenommen. Sie findet für Herkünfte aus pestverseuchten Häfen bei Tage statt.

2. Es sollen sieben Ärzte vorhanden sein, ein Chefarzt, vier Amtsärzte und zwei Hilfsärzte. Sollten die ärztlichen Kräfte nicht ausreichen, so würden die Marineärzte der verschiedenen Staaten in Anspruch zu nehmen sein, die dem Chefarzte der Sanitätsstation unterzuordnen wären.

3. Die Stationsärzte sollen im Besitze eines ordnungsmäßigen Diplomes sein und vornehmlich unter solchen Ärzten gewählt werden, welche specielle praktische Studien der Epidemiologie und Bakteriologie getrieben haben.

4. Sie werden durch den Minister des Innern auf Vorschlag des Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire in Egypten ernannt.

5. Sie beziehen einen Gehalt, und zwar die Hilfsärzte einen solchen von 6000 Francs, die vier Amtsärzte einen solchen, welcher im Anfange 8000 Francs beträgt und allmählich auf 12.000 Francs steigt, und der Chefarzt einen solchen von 12.000 bis 15.000 Francs.

6. Desinfections- und Isolieranstalt der Mosesquellen steht unter dem Chefarzt in Suez.

7. Wenn Kranke dort ausgeschifft sind, so werden zwei der Ärzte aus Suez hingeschickt, der eine zur Behandlung der Pestkranken, der andere zum ärztlichen Dienste bei den von Pest nicht befallenen Kranken.

8. Die Zahl der Sanitätswächter soll 20 betragen.

Einem dieser Wächter ist speciell die Obsorge für die an den Mosesquellen aufgestellten Dampfkasten zu übertragen.

9. Die Desinfections- und Isolieranstalt der Mosesquellen soll enthalten:

a) wenigstens drei Infectionskästen, von denen einer auf einen Brückenkahn zu stellen ist;

b) ein neues Isolierspital mit 12 Betten für die Kranken und Verdächtigen. Dieses Spital ist derart einzurichten,

dass Kranke, Verdächtige, Männer und Weiber von einander getrennt werden;

c) Baracken, Zeltspitäler und gewöhnliche Zelte für die gelandeten Personen;

d) eine genügende Zahl Badewannen und Douchebädervorrichtungen;

e) die nöthigen Gebäude für den gewöhnlichen Dienst, das ärztliche Personal, die Wächter etc., ein Magazin, ein Waschhaus;

f) einen Wasserbehälter;

Durchfahrt in Quarantäne durch den Suezcanal.

1. Die Sanitätsbehörde in Suez gestattet die Durchfahrt in Quarantäne; der Conseil wird davon sofort benachrichtigt. In zweifelhaften Fällen wird die Entscheidung vom Conseil getroffen.

2. Ein Telegramm wird sofort an die von jeder Macht bestimmte Behörde gesandt. Die Kosten des Telegrammes trägt das Schiff.

3. Jede Macht wird Strafbestimmungen gegen solche Schiffe erlassen, welche den von dem Capitän bezeichneten Curs aufgeben und ungehörigerweise einen der Häfen des Gebietes dieser Macht anlaufen. Ausgenommen sind die Fälle höherer Gewalt oder Anlaufen eines Nothhafens.

Bei der Aufnahme des Constitutes hat der Capitän zu erklären, ob er unter dem Schiffspersonal eingeborene Heizer oder sonstige gegen Lohn angestellte Personen an Bord hat, die nicht in die Schiffmannschaftsrolle oder das zu diesem Zwecke geführte Register eingetragen sind. Folgende Fragen werden den Capitänen aller vom Süden kommenden Schiffe, welche in Suez eintreffen, vorgelegt. Sie haben darauf unter Eid zu antworten:

„Haben Sie aushilfsweise angenommene Heizer oder andere Bedienstete, welche nicht in die Schiffsmannschaftsrolle oder das Specialregister eingetragen sind, an Bord? Welches ist ihre Nationalität? Wo haben Sie sie an Bord genommen?"

Die Sanitätsärzte müssen sich von der Anwesenheit dieser Hilfsmannschaften überzeugen und sofern sie fest-

stellen, dass diese nicht vollzählig sind, sorgfältig nach den Ursachen der Abwesenheit forschen.

4. Ein Sanitätsofficier und zwei Sanitätswächter gehen an Bord. Sie müssen das Schiff bis Port-Saïd begleiten; es liegt ihnen ob, während der Durchfahrt durch den Canal ein Inverkehrtreten zu verhindern und über die Ausführung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu wachen.

5. Reisende können sich in Port-Saïd in Quarantäne einschiffen. Aber bis Port-Saïd ist jede Ein- und Ausschiffung und jedes Umladen von Passagieren und Waren während der Fahrt durch den Suezcanal verboten.

6. Die in Quarantäne durchfahrenden Schiffe müssen die Strecke von Suez bis Port-Saïd ohne anzuhalten zurücklegen.

Im Falle des Auffahrens oder eines nicht vermeidbaren Anhaltens müssen die nöthigen Verrichtungen durch das an Bord befindliche Personal unter Vermeidung jedes Verkehres mit dem Personale der Suezcanalgesellschaft vorgenommen werden.

Truppentransporte dürfen in Quarantäne den Canal nur bei Tage durchfahren.

Müssen sie während der Nacht im Canale bleiben, so haben sie im Timsasee zu ankern.

7. Schiffen, welche in Quarantäne durchfahren, ist es verboten, in dem Hafen von Port-Saïd zu halten, außer in dem in §§. 5 und 8 vorgesehenen Falle. Die Verproviantierung muss mit den an Bord befindlichen Mitteln bewerkstelligt werden.

Diejenigen Auflader oder jede andere Person, welche an Bord gegangen, werden auf dem Quarantäneponton isoliert. Ihre Kleidung unterliegt dort der reglementsmäßigen Desinfection.

8. Wenn es für die in Quarantäne durchfahrenden Schiffe unerlässlich ist, in Port-Saïd Kohlen einzunehmen, so ist diese Verrichtung an einem von dem Sanitätsconseil bestimmten Orte vorzunehmen, welcher die nöthige Sicherheit für die Isolierung und sanitäre Überwachung bietet. Bei Schiffen, auf welchen eine wirksame Überwachung jener Verrichtung möglich ist, und wo jede Berührung mit den Leuten an Bord vermieden werden kann, ist die Anbordbeförderung der Kohlen durch Hafenarbeiter gestattet. Während der Nacht muss der Ort der in Rede stehenden Verrichtung elektrisch beleuchtet werden.

9. Die Lotsen, Elektrotechniker, die Agenten der Gesellschaft und die Sanitätswachen werden in Port-Saïd außerhalb des Hafens zwischen den Hafendämmen ausgesetzt und von da direct auf den Quarantäneponton gebracht, wo ihre Kleidung einer vollständigen Desinfection unterworfen wird.

Maßnahmen für die aus einem pestverseuchten Hafen durch das Mittelländische Meer nach Egypten kommenden Schiffe.

1. Die reinen gewöhnlichen Schiffe, welche aus einem pestverseuchten Hafen Europas oder des Beckens des Mittelländischen Meeres kommen und den Suezcanal durchfahren wollen, werden zur Durchfahrt in Quarantäne zugelassen. Sie setzen ihre Fahrt unter zehntägiger Beobachtung fort.

2. Die reinen gewöhnlichen Schiffe, welche in Egypten anlegen wollen, können in Alexandrien oder Port-Saïd anhalten, wo die Passagiere nach Bestimmung der localen Sanitätsbehörde die Beobachtungszeit entweder im Lazarethe von Gabari oder an Bord vollenden.

3. Die Maßnahmen, denen die verseuchten und verdächtigen Schiffe aus einem pestverseuchten Hafen Europas oder der Küste des Mittelländischen Meeres unterliegen, wenn sie in einem der egyptischen Häfen anlegen oder den Suezcanal durchfahren wollen, werden von dem Sanitätsconseil entsprechend dem durch das gegenwärtige Übereinkommen angenommenen Reglement festgesetzt.

Diese Maßnahmen müssen, um vollstreckbar zu sein, von den verschiedenen im Conseil vertretenen Mächten angenommen werden. Sie bestehen in Vorschriften über die Behandlung der Schiffe, Passagiere und Waren.

Der Conseil wird den Mächten in gleicher Weise ein Reglement vorlegen, welches dieselben Fragen mit Bezug auf Cholera behandelt.

Diese beiden Reglements müssen sobald wie möglich vorgelegt werden.

Sanitäre Überwachung der Pilgerfahrten im Rothen Meere.

Sanitäre Behandlung der aus einem verseuchten Hafen kommenden Pilgerschiffe in der (reorganisierten) Quaratänestation von Camaran.

Die aus dem Süden kommenden Pilgerschiffe, welche sich nach dem Hedjaz begeben, haben zunächst die Sanitätsstation

von Camaran anzulaufen und sich folgender Behandlung zu unterziehen:

Schiffe, welche nach ärztlicher Visite „unverdächtig“ befunden werden, erhalten libera pratica, sobald folgende Maßnahmen durchgeführt worden sind:

Die Pilger werden ausgeschifft und nehmen ein Douche- oder Seebad; ihre schmutzige Wäsche und der Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, der nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, wird desinficiert; die Dauer dieser Maßnahmen, einschließlich der Aus- und Einschiffung, darf 72 Stunden nicht übersteigen.

Wird im Verlaufe dieser Maßnahmen kein Fall von Pest festgestellt, so werden die Pilger sofort wieder eingeschifft und das Schiff begibt sich nach dem Hedjaz.

„Verdächtige“ Schiffe, das heißt solche, auf denen zur Zeit der Abfahrt Pestfälle vorgekommen sind, aber kein neuer Fall während der letzten 12 Tage, werden folgendermaßen behandelt: Die Pilger werden ausgeschifft und nehmen ein Douche- oder Seebad; ihre schmutzige Wäsche und der Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, der nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, wird desinficiert; das Sodwasser wird erneuert. Die von den Kranken bewohnt gewesenen Schiffstheile werden desinficiert. Die Dauer dieser Maßnahmen, einschließlich der Aus- und Einschiffung darf 72 Stunden nicht übersteigen. Wird im Verlaufe dieser Maßnahmen kein Fall von Pest festgestellt, so werden die Pilger sofort wieder eingeschifft, und das Schiff hat sich nach Djeddah zu begeben, wo eine zweite ärztliche Visite an Bord stattfindet. Fällt dieselbe günstig aus, und wird eine schriftliche Erklärung der an Bord befindlichen Ärzte vorgezeigt, in der dieselben eidlich versichern, dass während der Überfahrt keine Pestfälle vorgekommen sind, so werden die Pilger sofort gelandet.

Sind dagegen ein oder mehrere Pestfälle während der Reise oder im Augenblick der Ankunft festgestellt worden, so wird das Schiff nach Camaran zurückgeschickt, wo es sich der für verseuchte Schiffe angeordneten Behandlung zu unterziehen hat.

Verseuchte Schiffe, das heißt solche, welche Pestfälle an Bord haben, oder auf denen während der letzten 12 Tage

derartige Fälle vorgekommen sind, haben sich folgender Behandlung zu unterziehen:

Die von Pest befallenen Personen werden ausgeschifft und im Spital isoliert. Die Desinfection wird vollständig durchgeführt. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isoliert, in der Weise, dass die Gesammtheit nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn die Pest in einer einzelnen Gruppe ausbrechen sollte.

Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und die Kleidung der Schiffsmannschaft und der Passagiere sowie das Schiff werden desinfisciert.

Die locale Sanitätsbehörde hat darüber zu entscheiden, ob das Ausladen des großen Gepäckes und der Waren nothwendig ist, und ob das ganze Schiff oder nur ein Theil desselben desinfisciert werden soll.

Die Passagiere haben 12 Tage in der Anstalt von Camaran zu bleiben; liegen die Pestfälle mehrere Tage zurück, so kann die Dauer der Isolierung abgekürzt werden. Diese Dauer kann mit Rücksicht auf den Zeitpunkt, wo der letzte Fall vorgekommen ist, von der Sanitätsbehörde nach ihrem Ermessen anderweit festgesetzt werden.

Das Schiff begibt sich sodann nach Djeddah, wo eine strenge ärztliche Untersuchung jeder einzelnen Person an Bord stattzufinden hat. Ist das Ergebnis derselben günstig, so werden die Pilger ausgeschifft. Hat sich aber während der Reise oder zur Zeit der Ankunft Pest an Bord gezeigt, so wird das Schiff nach Camaran zurückgeschickt, wo es sich von neuem der für verseuchte Schiffe angeordneten Behandlung zu unterziehen hat.

Verbesserungen, welche in der Sanitätsstation von Camaran vorzunehmen sind.

A. Vollständige Räumung der Insel Camaran von ihren Bewohnern.

B. Anstalten zum Zwecke der Sicherheit und Erleichterung des Schiffsverkehres in der Bucht der Insel Camaran:

1. Einrichtung von Bojen und Baken in genügender Anzahl.

2. Errichtung eines Molo oder eines Hauptquais für die Landung der Passagiere und Frachtstücke.

3. Eine besondere Landungsbrücke, um die Pilger der einzelnen Lager gesondert einschiffen zu können.

4. Genügend Leichterschiffe mit einem Bugsierdampfer, um die Ein- und Ausschiffung der Pilger sicherzustellen.

Die Ausschiffung der Pilger der verseuchten Schiffe ist mittels der an Bord befindlichen Landungsmittel zu bewerkstelligen.

C. Einrichtung der Sanitätsstation, welche enthalten soll:

1. Ein Schienennetz, welches den Landungsplatz mit den Verwaltungs- und Desinfectionsräumlichkeiten, sowie mit den Räumlichkeiten der verschiedenen Dienststellen und den Lagern verbindet.

2. Räumlichkeiten für die Verwaltung und das Personal des Sanitätsdienstes und der anderen Dienstzweige.

3. Gebäude für die Desinfection und Waschung der getragenen Effecten und sonstigen Gegenstände.

4. Gebäude, wo die Pilger während der Desinfection der in Gebrauch befindlichen Kleidungsstücke Douche- oder Seebäder nehmen.

5. Für jedes der beiden Geschlechter gesonderte und vollständig isolierte Spitäler:

a) zur Beobachtung der Verdächtigen;

b) für die Pestkranken;

c) für die von anderen ansteckenden Krankheiten Befallenen;

d) für die gewöhnlichen Kranken.

6. Die Lager müssen voneinander in wirksamer Weise geschieden sein und möglichst weit aus einander liegen; die für die Pilger bestimmten Unterkunftsräume müssen unter den besten hygienischen Bedingungen hergestellt sein und dürfen nicht mehr als 25 Personen aufnehmen.

7. Einen günstig und von jeder Wohnstätte entfernt gelegenen Begräbnisplatz, welcher nicht mit dem Grundwasser in Verbindung steht und 50 Centimeter unter der Gräberfläche drainiert ist.

D. Sanitätsausrüstung:

1. Genügend Dampfkasten, welche alle Vorbedingungen für sichere, erfolgreiche und schnelle Wirkung bieten.

2. Zerstäubungsapparate, Desinfectionskübel und die zur chemischen Desinfection nöthigen Mittel, analog den im

Capitel III des Anhanges zum gegenwärtigen Übereinkommen bezeichneten.

3. Wasserdestilliermaschinen: Apparate zum Sterilisieren des Wassers durch Hitze; Eismaschinen.

Für die Zuführung von Trinkwasser Röhrenleitungen und verschlossene wasserdichte Behälter, welche sich nur mittels Hähne oder Pumpen leeren lassen.

4. Bakteriologisches Laboratorium mit dem nothwendigen Personal.

5. Aufstellung von transportablen Sammelgefäßen zur Aufnahme der vorher desinficierten Fäcalien. Ausgießung dieser Stoffe auf einer der von den Lagern am weitesten entfernt gelegenen Stellen der Insel, wobei darauf zu achten ist, dass die Bodenverhältnisse vom hygienischen Standpunkte aus hiefür geeignet sind.

6. Die Schmutzwässer sind von den Lagern zu entfernen, ohne dass sie stehendes Wasser bilden oder sonst wie verbraucht werden können. Das Abflusswasser, welches aus den Spitälern kommt, ist gemäß den im Capitel III des Anhanges zum gegenwärtigen Übereinkommen enthaltenen Angaben mit Kalkmilch zu desinficieren.

E. Die Sanitätsbehörde sorgt dafür, dass in jedem Lager ein Magazin für Lebensmittel und ein solches für Brennmaterial vorhanden ist.

Der Tarif der von der zuständigen Behörde festgesetzten Preise wird im Lager an mehreren Stellen in den wichtigsten Sprachen der von den Pilgern bewohnten Länder angebracht.

Die Lebensmittel werden auf ihre Beschaffenheit sowie darauf, ob ein genügender Vorrath vorhanden ist, jeden Tag durch den Arzt des Lagers controliert.

Wasser wird unentgeltlich verabfolgt.

Verbesserungen, welche in den Sanitätsstationen von Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali vorzunehmen sind.

1. Herstellung von zwei Spitälern für männliche und weibliche Pestkranke in Abou-Ali.

2. Herstellung eines Spitals für gewöhnliche Kranke in Vasta.

3. Errichtung von steinernen Unterkunftsräumen in Abou-Saad und Vasta, welche je 50 Personen aufnehmen können.

4. Drei Dampfdesinfectionsapparate, die in Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali aufzustellen sind, nebst Waschanstalten und Requisiten.

5. Anstalten für Douchebäder in Abou-Saad und Vasta.

6. Auf jeder der Inseln Abou-Saad und Vasta Destilliermaschinen, welche zusammen täglich 15 Tonnen Wasser liefern können.

7. In Betreff der Begräbnisplätze, der Fäcalien und Schmutzwasser ist nach den für Camaran aufgestellten Grundsätzen zu verfahren. Ein Begräbnisplatz wird auf einer der Inseln angelegt.

Bezüglich der Lebensmittel und des Wassers gelten die für Camaran unter E angenommenen Bestimmungen auch für die Lagerstellen Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali.

Es ist wünschenswert, dass die Einrichtungen in Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali sobald wie möglich durchgeführt werden.

Reorganisation der Sanitätsstation von Djebel-Tor.

Die Conferenz hält an den bereits ausgesprochenen Wünschen und Empfehlungen fest und überlässt es dem Sanitätsconseil, diese Verbesserungen herbeizuführen, indem sie im übrigen ihrer Ansicht dahin Ausdruck gibt:

1. dass es nothwendig ist, den Pilgern ein gutes Trinkwasser zu liefern, sei es, dass es am Orte vorgefunden oder durch Destillation gewonnen wird;

2. dass es geboten ist, zur Zeit, wo im Hedjaz Pest herrscht, alle von den Pilgern aus Djeddah und Yambo mitgebrachten Lebensmittel als verdächtige Gegenstände zu desinficieren oder vollständig zu vernichten, wenn sie sich im Zustande einer schädlichen Veränderung befinden;

3. dass Maßnahmen zu treffen sind, um die Pilger zu verhindern, bei ihrer Abfahrt von Djebel-Tor Schläuche mitzunehmen, welche durch Gefäße aus Steingut oder Kannen aus Metall zu ersetzen sind;

4. dass jede Abtheilung mit einem Arzte versehen sein muss;

5. dass ein Hafencapitän in El-Tor ernannt werden muss, um die Ladungen zu leiten und darauf zu achten, dass die

Reglements von den Schiffscapitänen und Samboukdjis befolgt werden;

6. dass während der Zeit der Pilgerfahrten in Djebel-Tor nur die Pilger der Beobachtung unterworfen werden;

7. dass das Dorf Kouroum geräumt wird;

8. dass ein Telegraphendraht das Lager von Djebel-Tor mit der Sanitätsstation in Suez verbindet.

Reglement, welches für die arabischen Häfen des Rothen Meeres zur Zeit der Pilgerfahrt Anwendung findet.

Sanitäre Behandlung der von Norden kommenden Pilgerschiffe.

I. Hinfahrt.

Wenn weder im Abgangshafen, noch in dessen Umgegend Pest festgestellt worden, und kein Pestfall während der Fahrt vorgekommen ist, so wird das Schiff sofort zum freien Verkehre zugelassen.

Wenn Pest im Abgangshafen oder in dessen Umgegend festgestellt worden, oder wenn ein Pestfall während der Fahrt vorgekommen ist, so unterliegt das Schiff in Djebel-Tor denjenigen Maßnahmen, welche für aus dem Süden kommende und in Camaran haltende Schiffe angeordnet sind.

II. Rückfahrt.

Art. 1. Jedes aus einem pestverseuchten Hafen des Hedjaz oder aus irgend einem anderen pestverseuchten Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommende Schiff, welches Pilgertransporte oder ähnliche Massentransporte an Bord hat und nach Suez oder einem Hafen des Mittelländischen Meeres bestimmt ist, hat sich nach El Tor zu begeben, um dort der weiter unten bezeichneten reglementsmäßigen Beobachtung unterworfen zu werden.

Es wird dort zur Ausschiffung der Passagiere, des Gepäckes und jener Waren, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, geschritten, sowie zu deren Desinfection und zur Desinfection der Gebrauchseffecten und des Schiffes.

Art. 2. Die Schiffe, welche die Pilger zurückbringen, dürfen den Canal nur in Quarantäne durchfahren.

Die ägyptischen Pilger sind, nachdem sie El-Tor verlassen haben, in Ras Mallap oder irgend einem anderen von

dem Sanitätsconseil bezeichneten Orte auszuschiffen, um sich dort der dreitägigen Beobachtung und einer ärztlichen Visite zu unterziehen, bevor sie zum freien Verkehre zugelassen werden.

Ist während der Fahrt von El-Tor nach Suez ein verdächtiger Fall an Bord vorgekommen, so werden diese Schiffe nach El-Tor zurückgewiesen.

Art. 3. Die Agenten der Schiffahrtsgesellschaften und die Capitäne werden davon in Kenntnis gesetzt, dass nur die ägyptischen Pilger nach Beendigung ihrer Beobachtung in der Sanitätsstation von El-Tor und in Ras Mallap berechtigt sind, das Schiff definitiv zu verlassen, um alsdann in ihr Heim zurückzukehren. Es werden als Ägypter oder in Ägypten wohnhaft nur die Pilger angesehen, welche im Besitz einer von einer ägyptischen Behörde ausgestellten und der vorgeschriebenen Form entsprechenden Aufenthaltskarte sind. Exemplare dieser Karte werden bei den Consular- und Sanitätsbehörden in Djeddah und Yambo niederlegt, wo die Agenten und Schiffscapitäne sie einsehen können.

Die nichtägyptischen Pilger, wie Türken, Russen, Perser, Tunesier, Algerier, Marokkaner etc. dürfen, nachdem sie El-Tor verlassen haben, nicht in einem ägyptischen Hafen landen.

Infolgedessen werden die Schiffahrtsagenten und die Capitäne davon in Kenntnis gesetzt, dass das Umsteigen von in Ägypten nicht heimischen Pilgern, sei es in Tor, Suez, Port-Saïd oder Alexandrien verboten ist.

Die Behandlung von Schiffen, welche Pilger der vorstehend aufgeführten Nationalitäten an Bord haben, richtet sich nach den Grundsätzen für die Behandlung dieser Pilger und sie werden in keinem ägyptischen Hafen des Mittelländischen Meeres zugelassen.

Art. 4. Wenn Pest nicht im Hedjaz festgestellt wird und während der Pilgerfahrt nicht festgestellt worden ist, so unterliegen die Schiffe in Djebel-Tor den in Camaran für unverdächtige Schiffe angeordneten Bestimmungen.

Die Pilger werden ausgeschifft; sie nehmen ein Doucheoder Seebad, ihre schmutzige Wäsche und was von ihren Gebrauchseffecten und ihrem Gepäcke nach Ansicht der

Sanitätsbehörde verdächtig sein könnte, wird desinficiert; die Dauer dieser Maßnahmen, einschließlich der Aus- und Einschiffung, darf 72 Stunden nicht übersteigen.

Wenn Pest im Hedjaz festgestellt wird oder während der Pilgerfahrt festgestellt worden ist, so unterliegen diese Schiffe in Djebel-Tor den in Camaran für verseuchte Schiffe angeordneten Bestimmungen.

Die von Pest befallenen Personen werden ausgeschifft und im Spital isoliert. Die Desinfection wird vollständig durchgeführt. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isoliert, so dass die Gesammtheit nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn die Pest in einer einzelnen Gruppe ausbrechen sollte.

Die schmutzige Wäsche, Gebrauchsgegenstände und die Kleidung der Schiffsmannschaft und der Passagiere, sowie das Schiff werden desinficiert.

Die locale Sanitätsbehörde hat darüber zu entscheiden, ob das Ausladen des großen Gepäckes und der Waren nothwendig und ob das ganze Schiff oder nur ein Theil desselben zu desinficieren ist.

Alle Pilger unterliegen einer Beobachtung von vollen 12 Tagen, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Desinfectionsmaßnahmen beendigt worden sind. Wenn ein Pestfall in einer Abtheilung vorgekommen ist, so beginnt die 12tägige Frist für diese Abtheilung erst mit dem Tage, an welchem der letzte Fall festgestellt worden ist.

Art. 5. Die aus einem pestverseuchten Hafen des Hedjaz oder irgend einem anderen Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommenden Schiffe, welche dort keine Pilger oder ähnliche Massentransporte eingeschifft haben, und auf denen während der Fahrt kein verdächtiger Fall an Bord vorgekommen ist, werden zu den gewöhnlichen verdächtigen Schiffen gerechnet. Sie unterliegen den Vorbeugungsmaßregeln und der Behandlung, die für diese Schiffe vorgeschrieben sind.

Sind sie nach Ägypten bestimmt, so unterliegen sie an den Mosesquellen einer zehntägigen Beobachtung von dem Zeitpunkte der Abfahrt an gerechnet; außerdem werden sie sämmtlichen für verdächtige Schiffe vorgeschriebenen Maßnahmen (Desinfection etc.) unterworfen und erst nach einem

befriedigenden Ergebnisse der ärztlichen Visite zum freien Verkehre zugelassen.

Sind während der Fahrt verdächtige Fälle auf diesen Schiffen vorgekommen, so dauert die Beobachtung an den Mosesquellen 12 Tage.

Art. 6. Die aus ägyptischen Pilgern bestehenden Karawanen müssen sich, bevor sie sich nach Ägypten begeben, einer strengen Quarantäne von 12 Tagen in El-Tor unterwerfen, sie werden darauf nach Ras Mallap geleitet, um dort einer fünftägigen Beobachtung zu unterliegen, worauf sie erst nach günstig ausgefallener ärztlicher Visite und Desinfection ihrer Effecten zum freien Verkehre zugelassen werden.

Die aus fremden Pilgern bestehenden Karawanen, welche sich auf dem Landwege nach Hause begeben müssen, unterliegen denselben Maßnahmen wie die ägyptischen Karawanen und müssen von Sanitätswachen bis zum Wüstensaume begleitet werden.

Die aus dem Hedjaz auf dem Wege von Akaba oder Moila kommenden Karawanen unterliegen bei ihrer Ankunft am Canale der ärztlichen Visite, und ihre schmutzige Wäsche und ihre Gebrauchseffecten der Desinfection.

Art. 7. 1. Das Umsteigen der Pilger ist in den ägyptischen Häfen strengstens verboten.

2. Die mit reinem Patent aus dem Hedjaz oder aus einem Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommenden Schiffe, welche keine Pilgertransporte oder ähnliche Massentransporte an Bord haben, und auf denen während der Fahrt kein verdächtiger Fall vorgekommen ist, werden in Suez nach einem befriedigenden Ergebnisse der ärztlichen Visite zum freien Verkehre zugelassen.

Art. 8. Die mit reinem Patent aus dem Hedjaz kommenden Schiffe, welche Pilger mit der Bestimmung nach einem Hafen der afrikanischen Küste des Rothen Meeres an Bord haben, sind berechtigt, sich nach Souakim zu begeben, um dort der dreitägigen Beobachtung, mit Landung der Passagiere im Quarantänelager zu unterliegen.

Art. 9. Die auf dem Landwege eintreffenden Pilgerkarawanen unterliegen an den Mosesquellen der ärztlichen Visite und der Desinfection.

Sanitäre Verkehrsmaßnahmen bei der Abfahrt der Pilger aus den Häfen des Hedjaz, wenn sie sich nach dem Süden begeben.

Es sind in den Einschiffungshäfen sanitäre Einrichtungen zu treffen, welche ausreichen, um auf die in ihre Heimat zurückkehrenden Pilger diejenigen Maßnahmen zur Anwendung zu bringen, welche in den jenseits der Meerenge von Bab-el-Mandeb gelegenen Häfen bei der Abfahrt dieser Pilger obligatorisch sind.

Die Anwendung dieser Maßnahmen ist facultativ, das heißt sie werden nur dann angewendet, wenn die Consularbehörde des Landes, welchem der Pilger angehört, oder der Arzt des Schiffes, auf welchem er sich einschiffen will, es für nothwendig erachtet.

B. Maßnahmen im Persischen Golfe.

I. Sanitäre Behandlung von Seeprovenienzen im Persischen Golfe.

Als verseucht gilt ein Schiff, welches Pest an Bord hat oder auf welchem während der letzten zwölf Tage ein oder mehr Pestfälle vorgekommen sind.

Als verdächtig gilt ein Schiff, auf welchem zur Zeit der Abfahrt oder während der Reise Pestfälle vorgekommen sind, aber kein Fall während der letzten zwölf Tage.

Als unverdächtig gilt ein Schiff, wenngleich es aus einem verseuchten Hafen kommt, wenn es weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch bei der Ankunft Todes- oder Krankheitsfälle an Pest an Bord gehabt hat.

Verseuchte Schiffe unterliegen folgender Behandlung:

1. Die Kranken werden sofort ausgeschifft und isoliert.

2. Die übrigen Personen müssen womöglich gleichfalls ausgeschifft und einer Beobachtung unterworfen werden, deren Dauer sich je nach dem sanitären Zustande des Schiffes und nach dem Zeitpunkte des letzten Krankheitsfalles richtet, welche jedoch den Zeitraum von zehn Tagen nicht überschreiten darf.

3. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Passagiere, welche nach Ansicht der Hafensanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, ebenso

wie das Schiff oder nur der Theil des Schiffes, welcher inficiert ist, werden desinficiert.

Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

Verdächtige Schiffe unterliegen folgenden Maßnahmen:

1. Ärztliche Visite.

2. Desinfection; die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Passagiere, welche nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als inficiert zu erachten sind, werden desinficiert.

3. Alle Theile des Schiffes, welche von den Kranken oder Verdächtigen bewohnt gewesen sind, müssen desinficiert werden. Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

4. Auspumpen des Sodwassers nach erfolgter Desinfection und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

5. Die Schiffsmannschaft und Passagiere unterliegen einer zehntägigen Beobachtung, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo Pest nicht mehr an Bord vorkommt.

Unverdächtige Schiffe werden sofort zum freien Verkehre zugelassen, wie auch immer ihr Gesundheitspass lauten mag. Diese Schiffe müssen jedoch seit dem Zeitpunkte ihrer Abfahrt aus dem letzten verseuchten Hafen zehn volle Tage hinter sich haben oder die noch fehlende Zeit abwarten.

Die einzigen Bestimmungen, welche die Behörde des Ankunftshafens ihnen gegenüber treffen kann, bestehen in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Maßregeln (ärztliche Visite, Desinfection, Auspumpen des Sodwassers und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser).

Selbstverständlich kann die competente Behörde des Ankunftshafens immer von dem Arzte oder statt seiner von dem Capitän eine eidliche Bescheinigung darüber verlangen, dass seit der Abfahrt auf dem Schiffe kein Pestfall vorgekommen ist.

Die competente Hafenbehörde wird bei der Anwendung dieser Maßregeln den Umstand in Rechnung ziehen, ob sich an Bord der vorherbezeichneten drei Schiffskategorien ein mit Diplom versehener Arzt und ein Desinfectionsapparat (Dampfkasten) befindet.

Besondere Maßregeln können für Schiffe mit ungünstigen sanitären Bedingungen getroffen werden.

Die zur See ankommenden Waren können in Bezug auf Desinfection, Ein- und Durchfuhrverbote und Quarantäne nicht anders behandelt werden, als die zu Lande beförderten Waren.

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde ihm auferlegten Maßregeln nicht unterwerfen will, steht es frei, wieder in See zu gehen.

Es kann die Erlaubnis erhalten, seine Waren zu löschen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln getroffen worden sind, nämlich:

1. Isolierung des Schiffes, der Schiffsmannschaft und der Reisenden.

2. Auspumpen des Sodwassers nach erfolgter Desinfection.

3. Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Auch kann dem Schiffe gestattet werden, die Reisenden auf ihren Wunsch an Land zu setzen, unter der Bedingung, dass die betreffenden Reisenden sich den von der localen Behörde vorgeschriebenen Maßregeln unterziehen.

II. Sanitätsanstalten des persischen Golfes.

Im Persischen Golfe sind zwei Sanitätsanstalten zu errichten, die eine an der Meerenge von Ormutz (Insel Ormutz, Insel Kishm oder, falls dies nicht angängig, ein anderweit festzustellender Platz in deren Nähe); die andere in der Umgegend von Bassorah an einem zu bestimmenden Orte.

Auf der Sanitätsstation der Meerenge von Ormutz müssen wenigstens zwei Ärzte vorhanden sein, ferner Sanitätsbeamte und Sanitätswächter, sowie eine vollständige Desinfectionsausrüstung. Es ist ein kleines Spital zu errichten.

Auf der Station in der Umgegend von Bassorah wird ein großes Lazareth nebst Einrichtung für die Desinfection der Waren und einem durch mehrere Ärzte versehenen Sanitätsdienst errichtet.

Mit den Schiffen wird, bevor sie in den Persischen Golf einlaufen, in der Sanitätsanstalt der Meerenge von Ormutz das Constitut aufgenommen. Sie unterliegen dort

der durch das Reglement vorgeschriebenen sanitären Behandlung. Die etwa an Bord befindlichen Pestkranken werden ausgeschifft.

Doch wird Schiffen, welche den Schatt-El-Arab hinauffahren müssen, auch wenn die Dauer der Beobachtung noch nicht beendigt ist, die Erlaubnis zur Fortsetzung ihrer Fahrt unter der Bedingung ertheilt, dass sie den Persischen Golf und den Schatt-El-Arab in Quarantäne durchfahren. Ein Oberaufseher und zwei Sanitätswächter, welche in Ormutz aufgenommen werden, überwachen das Boot bis Bassorah, wo eine zweite ärztliche Visite stattfindet und die erforderlichen Desinfectionen vorgenommen werden.

Schiffe, welche die persischen Häfen anlaufen müssen, um dort Passagiere oder Waren zu landen, können sich jenen Maßnahmen in Bender-Bouchir unterziehen, sobald dort eine geeignete Sanitätseinrichtung getroffen sein wird; bis dahin werden diese Maßnahmen in Ormutz oder Bassorah vorgenommen.

Ein Schiff, welches bis zum Ablaufe der zehn Tage, von dem Zeitpunkt an gerechnet, wo es den letzten pestverseuchten Hafen verlassen hat, unverdächtig geblieben ist, erhält, nachdem bei der Ankunft seine Unverdächtigkeit festgestellt worden ist, libera pratica in den Häfen des Golfes.

Die Sanitätsanstalten in Ormutz und Bassorah unterstehen dem Sanitätsconseil in Constantinopel. Bezüglich der Station von Ormutz wird eine Verständigung zwischen der türkischen und der persischen Regierung getroffen werden.

Bis diese Verständigung zwischen der türkischen und der persischen Regierung getroffen sein wird, wird — und zwar sofort — auf einer der Inseln der Meerenge von Ormutz ein Sanitätsposten eingerichtet, auf welchem durch den Sanitätsconseil Ärzte und Sanitätswächter angestellt werden. Diese letzteren begleiten die in Quarantäne durchfahrenden Schiffe bis in den Schatt-El-Arab bis zu der in der Umgegend von Bassorah errichteten Anstalt.

Der Sanitätsconseil in Constantinopel muß ferner die Sanitätsanstalten von Hannikim und Kizil Dizé bei Bayazid an der türkisch-persischen und türkisch-russischen Grenze unverzüglich einrichten.

Capitel II. Maßnahmen in Europa.

Titel I. Maßregeln, um die dem Übereinkommen beigetretenen Regierungen über den Stand einer Pestepidemie, sowie über die zur Verhütung der Ausbreitung und Einschleppung derselben in seuchenfreie Gegenden angewandten Mittel auf dem Laufenden zu erhalten.

Benachrichtigung und weitere Mittheilungen.

Die Regierung des verseuchten Landes muss den übrigen Regierungen von jedem vorgekommenen Pestfalle Nachricht geben. Diese Maßregel ist wesentlich.

Von wirklichem Werte ist dieselbe nur dann, wenn die betreffende Regierung selbst von dem Auftreten von Pest- und pestverdächtigen Fällen Kenntnis erhält. Die Einführung der Anzeigepflicht für die Ärzte bei Pestfällen kann den verschiedenen Regierungen deshalb nicht genug empfohlen werden.

Gegenstand der Benachrichtigung ist das Vorkommen von Pestfällen, Ort und Zeit des Auftretens sowie die Zahl der festgestellten Krankheits- und Todesfälle.

Die Benachrichtigung erfolgt an die diplomatischen Vertretungen oder an die Consularämter in der Hauptstadt des verseuchten Landes. Für Länder, welche dort nicht vertreten sind, ergeht die Benachrichtigung direct auf telegraphischem Wege an die fremden Regierungen.

Dieser ersten Benachrichtigung müssen weitere regelmäßige Mittheilungen folgen, welche geeignet sind, die Regierungen über die Entwicklung der Epidemie auf dem Laufenden zu erhalten. Diese Mittheilungen erfolgen mindestens einmal in der Woche.

Die Angaben über das Auftreten und den Gang der Krankheit müssen so vollständig wie möglich sein. Sie enthalten insbesondere auch die zur Verhütung der Ausbreitung der Epidemie ergriffenen Maßregeln und müssen des näheren die Bestimmungen bezeichnen, welche getroffen sind:

bezüglich der sanitären Inspection oder der ärztlichen Visite,

bezüglich der Isolierung und

bezüglich der Desinfection,

sowie die Anordnungen für die Abfahrt der Schiffe und die Ausfuhr von Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können.

Den an einander grenzenden Staaten bleibt es vorbehalten, durch besondere Abkommen einen directen Nachrichtenaustausch zwischen den Vorständen der Grenzbehörden einzurichten.

Die Regierung jedes Staates hat diejenigen Maßregeln sofort zu veröffentlichen, deren Anordnung sie bezüglich der Herkünfte aus einem verseuchten Lande oder einer verseuchten Circumscription für erforderlich hält.

Sie theilt diese Veröffentlichung sogleich dem diplomatischen Vertreter oder Consularfunctionär des verseuchten Staates in ihrer Hauptstadt mit. In Ermangelung einer diplomatischen Vertretung oder eines Consularamtes in der Hauptstadt erfolgt die Mittheilung direct an die Regierung des betheiligten Landes.

Sie hat die Aufhebung oder etwaige Abänderungen dieser Maßregeln auf demselben Wege bekannt zu geben.

Titel II. Voraussetzungen, unter denen eine territoriale Circumscription*) als verseucht oder rein anzusehen ist.

Als verseucht gilt jede Circumscription, in welcher der Bestand von Pestfällen amtlich festgestellt worden ist.

Als nicht mehr verseucht gilt jede Circumscription, in welcher zwar die Pest aufgetreten ist, wo aber zufolge amtlicher Feststellung in den letzten zehn Tagen seit der Genesung oder dem Tode des letzten Pestkranken weder ein Todes- noch neuer Erkrankungsfall an Pest vorgekommen ist, vorausgesetzt, dass die erforderlichen Desinfectionsmaßnahmen ausgeführt worden sind.

---

*) Unter „Circumscription“ wird ein Gebietstheil verstanden welcher einer bestimmten Verwaltungsbehörde unterstellt ist, wie zum Beispiel eine Provinz, ein Gouvernement, ein Bezirk, ein Departement, ein Canton, eine Insel, eine Gemeinde, eine Stadt, ein Dorf, ein Hafen, ein Polder etc., welches auch immer die Ausdehnung und Bevölkerung dieser Gebietstheile sein mag.

Die Schutzmaßregeln treten dem verseuchten Gebiete gegenüber von dem Zeitpunkte an in Wirksamkeit, wo Pestfälle amtlich festgestellt worden sind.

Diese Maßregeln werden außer Kraft gesetzt, sobald die Circumscription amtlich wieder für seuchenfrei erklärt worden ist.

Der Umstand, daß einige eingeschleppte Fälle in einer Circumscription vorgekommen sind, ohne dass sich die Krankheit weiter verbreitet hat, ist kein ausreichender Grund, um die erwähnten Maßnahmen in Wirksamkeit treten zu lassen.

Titel III. Nothwendigkeit, die zur Verhütung der Ausbreitung der Epidemie bestimmten Maßregeln auf die verseuchten Circumscriptionen zu beschränken.

Um die Wirksamkeit der Maßnahmen ausschließlich auf die betroffenen Gegenden zu beschränken, sollen die Regierungen dieselben nur für Herkünfte aus den verseuchten Circumscriptionen in Anwendung bringen.

Indessen braucht diese Beschränkung auf die verseuchte Circumscription nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung eingehalten zu werden, dass die Regierung des verseuchten Landes die erforderlichen Anordnungen trifft, um die Ausfuhr von Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, aus der verseuchten Circumscription zu verhüten.

Ist eine Circumscription verseucht, so unterliegen Herkünfte aus derselben keiner Einfuhrbeschränkung, wenn dieselben von dort mindestens fünf Tage vor dem ersten Pestfall ausgeführt worden sind.

Titel IV. Waren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, und welche für die Erlassung von Ein- oder Durchfuhrverboten und für die Desinfection in Betracht kommen.

I. Ein- und Durchfuhr.

Gegenstände oder Waren, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können und welche von der Einfuhr ausgeschlossen werden dürfen, sind folgende:

1. Gebrauchte Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Gebrauchseffecten), gebrauchtes Bettzeug.

Werden diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Wohnungswechsels (Einrichtungseffecten) befördert, so unterliegen sie besonderen Bestimmungen.

Die von Soldaten und Matrosen hinterlassenen Pakete, welche nach deren Tod in ihre Heimat zurückgesandt werden, werden den unter 1 aufgeführten Gegenständen gleichgestellt.

2. Hadern und Lumpen, einschließlich der hydraulisch zusammengepressten Lumpen, welche im Großhandel versendet werden.

3. Gebrauchte Säcke, Teppiche und Stickereien, welche benutzt sind.

4. Grüne Felle, ungegerbte Häute, frische Häute.

5. Frische Thierabfälle, Klauen, Hufe, Mähnen, Haare, rohe Seide und Wolle.

6. Menschenhaare.

Die Durchfuhr von Waren oder Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, darf nicht untersagt werden, wenn dieselben so verpackt sind, dass unterwegs eine Berührung damit nicht möglich ist.

Ebenso soll der Umstand, dass Waren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, durch eine verseuchte Circumscription befördert worden sind, kein Hindernis für ihre Einfuhr in das Bestimmungsland bilden, sofern die Beförderung so erfolgt ist, dass unterwegs eine Berührung mit Gegenständen, welche mit Ansteckungsstoffen verunreinigt waren, nicht hat stattfinden können.

Auf Waren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, finden die Einfuhrverbote alsdann keine Anwendung, wenn der Behörde des Bestimmungslandes nachgewiesen wird, dass sie mindestens fünf Tage vor dem ersten Pestfalle zur Absendung gelangt sind.

Es ist nicht statthaft, dass Waren an den Landgrenzen in Quarantäne zurückgehalten werden. Der einfache Ausschluss derselben von der Einfuhr oder die Desinfection sind die einzigen zulässigen Maßnahmen.

II. Desinfection.

Reisegepäck. — Desinficiert werden müssen schmutzige Wäsche, alte und getragene Kleider und sonstige Gegenstände, welche zum Reisegepäck oder Mobilar (Einrichtungseffecten)

gehören, wenn sie aus einer für verseucht erklärten örtlichen Circumscription stammen und nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind.

Waren. — Die Desinfection wird nur bei solchen Waren und Gegenständen vorgenommen, welche nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, oder deren Einfuhr verboten werden kann.

Die Entscheidung darüber, in welcher Weise und wo die Desinfection stattzufinden hat, steht der Behörde des Bestimmungslandes zu.

Die Desinfection muss so ausgeführt werden, dass sie die Gegenstände möglichst wenig beschädigt.

Die Regelung der Frage des eventuellen Ersatzes des aus einer Desinfection sich ergebenden Schadens wird jedem Staate überlassen.

Briefe und Correspondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitungen, unter Kreuzband versendbare Schriften etc. (ausschließlich der Postpakete) unterliegen weder einer Einfuhrbeschränkung, noch Desinfection.

Titel V. Maßnahmen an den Landgrenzen, Eisenbahndienst, Reisende.

Die zur Beförderung von Reisenden, der Post und des Reisegepäcks dienenden Wagen können an der Grenze nicht zurückgehalten werden.

Falls ein solcher Wagen mit Ansteckungsstoffen verunreinigt sein sollte, so wird er, sobald es möglich ist, zwecks Desinfection an der Grenze oder auf der nächsten Haltestation vom Zuge abgehängt.

Ebenso ist mit den Güterwagen zu verfahren.

Landquarantänen werden nicht mehr verhängt. Nur die Personen, welche Pestsymptome aufweisen, können zurückgehalten werden.

Dieser Grundsatz schließt nicht das Recht jedes Staates aus, nöthigenfalls einen Theil seiner Grenzen zu sperren.

Es ist von Wichtigkeit, daß die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer Überwachung durch das Eisenbahnpersonal unterzogen werden.

Das ärztliche Eingreifen beschränkt sich auf eine Untersuchung der Reisenden und die Fürsorge für die Kranken.

Findet eine ärztliche Untersuchung statt, so wird dieselbe thunlichst mit der Zollrevision verbunden, damit die Reisenden so wenig wie möglich aufgehalten werden.

Es wird vom größtem Nutzen sein, die aus einem verseuchten Orte kommenden Reisenden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte einer zehntägigen, vom Zeitpunkte der Abreise an zu rechnenden Überwachung zu unterwerfen.

Die bezüglich des Grenzüberganges für das Eisenbahn- und Postpersonal zu treffenden Maßregeln sind Sache der betheiligten Verwaltungen. Sie werden so eingerichtet, dass sie den regelmäßigen Dienst nicht stören.

Die Regierungen behalten sich das Recht vor, besondere Maßnahmen für gewisse Kategorien von Personen zu treffen, namentlich für:

a) Zigeuner und Vagabunden;

b) Auswanderer und solche Personen, welche truppweise reisen oder die Grenze überschreiten.

Titel VI. Besondere Bestimmungen für die Grenzbezirke.

Die Regelung des Grenzverkehrs und der damit zusammenhängenden Fragen, sowie die Anordnung außerordentlicher Überwachungsmaßregeln bleibt besonderen Vereinbarungen zwischen den an einander grenzenden Staaten überlassen.

Titel VII. Wasserwege, Flüsse, Canäle und Seen.

Die gesundheitspolizeiliche Regelung für die Wasserwege bleibt besonderen Vereinbarungen zwischen den Regierungen der Uferstaaten überlassen.

Titel VIII. Seeverkehr. Maßnahmen in den Häfen.

Als verseucht gilt ein Schiff, welches Pest an Bord hat, oder auf welchem ein oder mehrere Fälle von Pest während der letzten 12 Tage vorgekommen sind.

Als verdächtig gilt ein Schiff, auf welchem zur Zeit der Abfahrt oder während der Reise Pestfälle vorgekommen sind, aber kein neuer Fall während der letzten zwölf Tage.

Als unverdächtig gilt ein Schiff, obwohl aus einem verseuchten Hafen kommend, wenn es weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch zur Zeit der Ankunft einen Todes- oder Krankheitsfall an Pest an Bord gehabt hat.

Verseuchte Schiffe unterliegen folgender Behandlung:

1. Die Kranken werden sofort ausgeschifft und isoliert.

2. Die übrigen Personen müssen womöglich gleichfalls ausgeschifft und einer Beobachtung oder Überwachung*) unterworfen werden, deren Dauer je nach den sanitären Verhältnissen des Schiffes und dem Zeitpunkte des letzten Krankheitsfalls verschieden ist, die indessen den Zeitraum von 10 Tagen nicht überschreiten darf.

3. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Reisenden, welche nach Ansicht der Hafensanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, werden desinficiert.

4. Das Sodwasser wird nach stattgehabter Desinfection ausgepumpt und man ersetzt den an Bord befindlichen Wasservorrath durch gutes Trinkwasser.

5. Alle Theile des Schiffes, welche von Pestkranken bewohnt gewesen sind, müssen desinficiert werden. Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

Verdächtige Schiffe unterliegen nachstehenden Maßregeln:

1. Ärztliche Visite.

---

*) Das Wort „Beobachtung" bedeutet: Isolierung der Reisenden, sei es an Bord eines Schiffes, sei es in einem Lazarethe, bevor sie libera pratica erhalten.

Das Wort „Überwachung" bedeutet: die Reisenden werden nicht isoliert; sie erhalten sofort libera pratica, werden aber an den verschiedenen Orten, wohin sie sich begeben, im Auge behalten und einer ärztlichen Controle zur Feststellung ihres Gesundheitszustandes unterworfen.

2. Desinfection: die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Reisenden, welche nach Ansicht der localen Sanitätsbehörden als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, werden desinficiert.

3. Auspumpen des Sodwassers nach stattgehabter Desinfection und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

4. Desinfection aller Theile des Schiffes, welche von Pestkranken bewohnt gewesen sind. Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

Es empfiehlt sich, die Schiffsmannschaft und die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer 10tägigen Überwachung, vom Zeitpunkte der Ankunft des Schiffes an gerechnet, zu unterwerfen.

Ebenso empfiehlt es sich, das Anlandgehen der Schiffsmannschaft zu verhindern, es sein denn, dass dienstliche Gründe das Anlandgehen nothwendig machen.

Unverdächtige Schiffe werden sofort zum freien Verkehre zugelassen, wie auch immer ihr Gesundheitspass lauten mag.

Die einzigen Bestimmungen, welche ihnen gegenüber die Behörde des Ankunftshafens treffen kann, bestehen in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Maßregeln (ärztliche Visite, Desinfection, Auspumpen des Sodwassers und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser), ausgenommen jedoch die auf die Desinfection des Schiffes bezüglichen Bestimmungen.

Es empfiehlt sich, die Schiffsmannschaft und die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer 10tägigen Überwachung, vom Zeitpunkte der Abfahrt des Schiffes aus dem verseuchten Hafen an gerechnet, zu unterwerfen.

Ebenso empfiehlt es sich, das Anlandgehen der Mannschaft zu verhindern, es sei denn, dass dienstliche Gründe das Anlandgehen nothwendig machen.

Selbstverständlich kann die competente Behörde des Ankunftshafens eine von dem Schiffsarzt oder an dessen Stelle von dem Capitän auszustellende eidliche Bescheinigung darüber fordern, dass auf dem Schiffe seit der Abfahrt kein Pestfall vorgekommen ist.

Wenn sich an Bord der vorher bezeichneten drei Kategorien von Schiffen ein Arzt und ein Desinfectionsapparat (Dampfkasten) befindet, so wird die competente Hafenbehörde diesen Umstand bei der Anwendung jener Maßregeln in Rechnung ziehen.

Besondere Maßnahmen können getroffen werden für stark besetzte Schiffe, namentlich für Auswandererschiffe, oder jedes andere Schiff, welches schlechte Gesundheitsbedingungen aufweist.

Die zur See ankommenden Waren können in Bezug auf Desinfection, Ein- und Durchfuhrverbote und Quarantäne nicht anders behandelt werden als die zu Lande beförderten Waren.

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde ihm auferlegten Verpflichtungen nicht unterziehen will, steht es frei, wieder in See zu gehen.

Es kann die Erlaubnis erhalten, seine Waren zu löschen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln getroffen worden sind, nämlich:

1. Isolierung des Schiffes, der Mannschaft und der Reisenden;

2. Auspumpen des Sodwassers nach stattgehabter Desinfection;

3. Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Auch kann es dem Schiffe gestattet werden, die Reisenden, welche es wünschen, an Land zu setzen, unter der Bedingung, dass sie sich den von der localen Behörde vorgeschriebenen Maßnahmen unterziehen.

Jedes Land muss wenigstens einen Hafen an der Küste jedes seiner Meere mit ausreichender Einrichtung und Ausrüstung versehen, um Schiffe, ohne Rücksicht auf ihren sanitären Zustand, aufnehmen zu können.

Küstenfahrzeuge unterliegen besonderen, zwischen den betheiligten Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen.

Titel IX. Maßnahmen für aus einem verseuchten Hafen kommende und die Donau hinauffahrende Schiffe.

Bis die Stadt Sulina mit gutem Trinkwasser versehen sein wird, müssen die Fahrzeuge, welche stromaufwärts fahren,

einer strengen sanitätspolizeilichen Behandlung unterworfen werden.

Eine Überfüllung der Schiffe mit Reisenden ist streng verboten.

Die auf der Donau in Rumänien einfahrenden Schiffe werden bis zur ärztlichen Visite und bis nach vollständiger Durchführung der Desinfection zurückgehalten.

Die in Sulina ankommenden Fahrzeuge müssen, bevor sie die Donau hinauffahren dürfen, sich einer oder mehreren, bei Tage vorzunehmenden, ärztlichen Visiten unterziehen. Jeden Morgen, zu einer bestimmten Stunde, vergewissert sich der Arzt über den Gesundheitszustand des ganzen Schiffspersonals und gestattet die Einfahrt nur dann, wenn er feststellt, dass dieser Zustand befriedigend ist. Er händigt dem Capitän oder Bootsführer einen Gesundheitspass oder ein Patent oder eine Bescheinigung kostenlos aus, welche bei jedem späteren Anlegen des Schiffes vorzuzeigen ist.

Täglich findet eine Visite statt. Die Dauer des Aufenthaltes in Sulina darf für nicht verseuchte Schiffe den Zeitraum von sechs Tagen nicht übersteigen. Die Desinfection der mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behafteten Wäschestücke wird sogleich bei der Ankunft vorgenommen.

Das an Bord etwa vorhandene Wasser von zweifelhafter Beschaffenheit wird durch gutes Trinkwasser ersetzt.

Das Sodwasser wird desinficiert.

Die vorstehend aufgeführten Maßnahmen finden nur auf Herkünfte aus pestverseuchten Häfen Anwendung.

Ein aus einem nicht verseuchten Hafen kommendes Schiff darf, wenn es sich nicht den vorstehend aufgeführten Beschränkungen unterwerfen will, Reisende aus einem verseuchten Hafen nicht aufnehmen.

Die Behandlung für verdächtige und verseuchte Fahrzeuge ist dieselbe wie in den übrigen Häfen Europas.

Capitel III. Empfohlene Instruction für die Ausführung der Desinfectionsmaßnahmen.

1. Abgetragene Kleider, alte Lumpen, verseuchte Verbandstücke, Papier und andere Gegenstände ohne Wert sind zu verbrennen.

2. Wäsche, Bettzeug, Kleidungsstücke, Matratzen, Teppiche etc., ob inficiert oder verdächtig, sind zu desinficieren in Dampfdesinfectionsapparaten unter gewöhnlichem Drucke oder dem Drucke von $1^1/_2$ bis 2 Atmosphären mit oder ohne strömenden, gesättigten Dampf.

Um als wirksame Desinfectionsapparate angesehen zu werden, müssen diese Dampfapparate Prüfungen unterzogen werden, bei denen das Signalthermometer den Augenblick angibt, wo im Innern einer Matratze eine Wärme von mindestens 100° thatsächlich erreicht worden ist.

Damit Gewissheit für die Wirksamkeit der Maßnahme gegeben ist, muss dieser Wärmegrad 10 bis 15 Minuten thatsächlich erhalten werden.

3. Desinficierende Lösungen:

a) Eine Sublimatlösung von 1 : 1000, versetzt mit 10 Gramm Kochsalz.

Diese Lösung ist mit Anilinblau oder Indigoblau zu färben. Sie ist nicht in Metallgefäßen aufzubewahren.

b) Eine 5procentige Lösung von reiner krystallisierter Carbolsäure oder eine 5procentige Lösung von roher ungereinigter Carbolsäure des Handels in einer warmen Lösung von schwarzer Seife.

c) Frisch bereitete Kalkmilch.*)

4. Besondere Rathschläge für die Anwendung der desinficierenden Lösungen.

Man taucht die Wäsche, Kleidungsstücke und Gegenstände, welche durch die Entleerungen der Kranken beschmutzt sind, in die Sublimatlösung. Die reine Carbolsäurelösung und die Carbolseifenlösung eignen sich auch zu diesem Zwecke. Die Gegenstände sollen wenigstens sechs Stunden in der Lösung liegen.

---

*) Um sehr wirksame Kalkmilch zu erhalten, nimmt man guten Kalk und löscht ihn durch allmähliches Befeuchten mit dem halben Gewichtstheile Wasser. Wenn das Zerfallen des Kalkes bewirkt ist, so bringt man das Pulver in ein sorgfältig verschlossenes und an einem trockenen Orte aufbewahrtes Gefäß. Da 1 Kilogramm Kalk, das zum Löschen 500 Gramm Wasser verbraucht, ein Volumen von 2·2 Liter erreicht hat, so genügt es, den Kalk in dem doppelten Volumen Wasser, d. h. 4 Kilogramm 400 Gramm aufzulösen, um eine etwa 20procentige Kalkmilch zu erhalten.

Man wäscht diejenigen Gegenstände, welche die Temperatur der Dampfdesinfection (100 Grad) nicht ohne Schaden vertragen können, nämlich Gegenstände aus Leder, zusammengeleimtem Holz, Filz, Sammet, Seide etc. mit der Sublimatlösung; Geldstücke können mit der Carbolseifenlösung desinficiert werden.

Die Personen, welche die Kranken warten, haben sich Hände und Gesicht mit der Sublimatlösung oder einer der Carbolsäurelösungen zu waschen.

Die Carbolsäurelösungen dienen besonders zur Desinfection solcher Gegenstände, welche weder die Temperatur von 100 Grad C. noch die Berührung mit Sublimat vertragen, wie Metalle, Instrumente etc.

Die Kalkmilch wird besonders zur Desinfection der Entleerungen und des Erbrochenen empfohlen. Lungenauswurf und eitrige Absonderungen müssen verbrannt werden.

5. Desinfection der Schiffe, auf denen sich Pestkranke befunden haben.

Man leert die Cabine oder Cabinen und alle Theile des Fahrzeuges, welche von Kranken oder Verdächtigen besetzt sind; man unterwirft alle Gegenstände den vorstehend aufgeführten Vorschriften.

Man desinficiert die Wände mit Hilfe von Sublimatlösung, welche mit zehn Procent Alkohol versetzt ist. Die Bestäubung beginnt am oberen Theile der Wand in horizontaler Richtung; man geht nach und nach herunter, so dass die ganze Oberfläche mit kleinen Tröpfchen bedeckt ist.

Die Fußböden werden mit derselben Lösung gewaschen.

Zwei Stunden darnach reibt und wäscht man die Wände und den Boden mit reichlichem Wasser.

6. Desinfection des Sodraumes eines verseuchten Schiffes.

Um den Sodraum eines Schiffes zu desinficieren, gießt man zunächst zwecks Neutralisierung des Schwefelwasserstoffes eine hinreichende Menge schwefelsaures Eisen hinein; man pumpt das Sodwasser aus, man wäscht den Raum mit Seewasser; sodann gießt man eine gewisse Menge Sublimatlösung hinein.

Das Sodwasser soll nicht in einem Hafen entleert werden.

Capitel IV. Vorschläge zu Sicherheitsmaßregeln an Bord der Schiffe bei der Abfahrt, während der Fahrt und bei der Ankunft.

Anmerkung. Die Pest scheint durch die Absonderungen der Kranken (Lungenauswurf, Entleerungen), durch Krankheitsproducte (Eiter der Bubonen, der Karbunkel etc.) und in der Folge durch beschmutzte Wäsche, Kleider und Hände übertragen zu werden.

I. Maßnahmen bei der Abfahrt.

1. Der Capitän hat darüber zu wachen, dass sich Pestverdächtige nicht einschiffen. Er weist von der Aufnahme an Bord zurück: Wäsche, abgetragene Kleider, Bettzeug und überhaupt alle Gegenstände, wenn sie schmutzig oder verdächtig sind.

Bettzeug, Kleider, abgetragene Kleidungsstücke etc., welche Pestkranken gehört haben, werden nicht an Bord zugelassen.

2. Vor der Einschiffung wird das Schiff in einen Zustand vollkommener Sauberkeit gebracht; im Nothfalle wird es desinficiert.

3. Es ist unerlässlich, dass das an Bord genommene Trinkwasser aus einer Quelle stammt, die von jeder möglichen Inficierung sicher ist.

Das Wasser bietet keine Gefahr, wenn es destilliert oder gekocht ist.

II. Maßnahmen während der Fahrt.

1. Es ist wünschenswert, dass auf jedem Schiffe ein besonderer Raum zur Isolierung der von einer ansteckenden Krankheit befallenen Personen frei gehalten wird.

2. Ist ein solcher nicht vorhanden, so muss der Zutritt zu der Cabine oder dem sonstigen Raume, wo eine Person von Pest befallen ist, untersagt werden.

Nur die mit der Wartung der Kranken betrauten Personen haben dort Zutritt. Diese werden von jeder Berührung mit den übrigen Personen fern gehalten.

3. Das Bettzeug, Wäsche und Kleider, mit denen der Kranke in Berührung gekommen ist, werden sofort, und zwar in dem Krankenzimmer selbst, in eine desinficierende Lösung getaucht.

Ebenso wird mit den Kleidern derjenigen Personen verfahren, welche die Kranken gepflegt haben und dabei beschmutzt worden sind.

Was von den Gegenständen wertlos ist, wird verbrannt oder ins Meer geworfen, wenn das Schiff sich nicht in einem Hafen oder Canale befindet; die übrigen Gegenstände werden zum Desinfectionsapparate gebracht, und zwar in undurchlässigen, mit Sublimatlösung getränkten Säcken, um jede Berührung mit anderen in der Nähe befindlichen Gegenständen zu vermeiden.

Ist kein Desinfectionsapparat an Bord, so werden diese Gegenstände sechs Stunden lang in der desinficierenden Lösung gelassen.

4. Die Absonderungen der Kranken (Lungenauswurf, Fäcalien, Urin) werden in einem Gefäße aufgefangen, in welches vorher ein Glas voll einer desinficierenden Lösung, wie oben angegeben, gegossen worden ist.

Diese Absonderungen werden sofort in die Abtritte gegossen. Letztere werden nach jedem solchen Ausgusse streng desinficiert.

5. Die von den Kranken benützten Räumlichkeiten werden streng desinficiert nach Maßgabe der oben angegebenen Regeln.

6. Die Leichname werden in ein mit Sublimatdurchtränktes Tuch gewickelt und alsdann ins Meer geworfen.

7. Alle während der Fahrt ausgeführten Vorbeugungsmaßnahmen werden in das Schiffsjournal eingetragen, welches der Sanitätsbehörde bei der Ankunft in einem Hafen vorgelegt wird.

8. Diese Vorschriften müssen auf alles angewandt werden, was mit dem Kranken in Berührung gekommen ist, ohne Rücksicht auf die Schwere und den Ausgang der Krankheit.

III. Maßnahmen bei der Ankunft.

1. Ist das Schiff verseucht, so werden die von Pest befallenen Personen ausgeschifft und an einem besonderen Orte isoliert.

Als bedenklich werden solche Personen angesehen, die mit den Kranken in Berührung gekommen sind.

2. Alle verseuchten Gegenstände und solche, wie die Kleider, das Bettzeug, die Matratzen, Teppiche und andere Gegenstände, mit denen der Kranke in Berührung gekommen ist, die Kleider derjenigen, welche den Kranken gepflegt

haben, die in der Cabine des Kranken, sowie in den Cabinen, auf dem Decke, oder Theilen des Deckes, wo sich der Kranke aufgehalten hat, befindlichen Gegenstände werden desinficiert.

Capitel V. Überwachung und Ausführung.
Wirkungskreis des Sanitätsconseils in Constantinopel (Rothes Meer — Persischer Golf — türkisch-persische und russische Grenze).

1. Die Ausführung sowie Überwachung der zur Verhütung der Einschleppung der Pest durch das gegenwärtige Übereinkommen beschlossenen Maßnahmen wird in dem Wirkungskreise des Sanitätsconseils in Constantinopel dem durch Artikel 1, Annex IV der Pariser Convention vom 3. April 1894 eingesetzten Comité mit der erläuternden Bestimmung übertragen, dass die Mitglieder dieses Comités ausschließlich dem Sanitätsconseil in Constantinopel entnommen werden und diejenigen Mächte vertreten, welche den Sanitätsconventionen von Venedig 1892, Dresden 1893, Paris 1894 und Venedig 1897 beigetreten sind oder beitreten werden.

2. Dem Corps von diplomierten und sachverständigen Ärzten, von Desinfecteuren und gut geübten Mechanikern sowie von Sanitätswächtern, welche aus den beim Militär als Officiere oder Unterofficiere in Dienst gewesenen Personen entnommen werden sollen, wie es im Artikel 2, Annex IV der erwähnten Pariser Convention vorgesehen ist, liegt es ob, für den richtigen Betrieb der verschiedenen durch die gegenwärtigen Reglements aufgeführten und eingerichteten Sanitätsanstalten Sorge zu tragen.

3. Die Kosten für Einrichtung der in der gegenwärtigen Convention vorgesehenen definitiven und provisorischen Sanitätsposten fallen, soweit es sich um die Herstellung von Gebäuden handelt, der türkischen Regierung zur Last. Der Sanitätsconseil in Constantinopel ist ermächtigt, im Bedürfnisfall und bei Dringlichkeit aus dem Reservefonds die erforderlichen Summen vorzuschießen, welche ihm auf seinen Wunsch von der mit der Revision des Sanitätstarifs beauftragten gemischten Commission zur Verfügung gestellt werden. Der Conseil muss in diesem Falle über die Herstellung dieser Anstalten wachen.

4. Der Sanitätsconseil in Constantinopel soll des weiteren ohne Verzug die Organisation der Sanitätsanstalten von

Hannikim und Kizil Dizé bei Bayazid an der türkisch-persischen und der türkisch-russischen Grenze mit den ihm bereits zur Verfügung gestellten Mitteln durchführen.

5. Die Artikel 4, 5 und 6 der Annex IV der Pariser Convention von 1894 sind auf die Vorschriften des gegenwärtigen Reglements anwendbar.

Wirkungskreis des Seesanitäts- und Quarantäne-Conseils in Ägypten.

6. Die Kosten, welche sich aus den in den Reglements der Convention vorgesehenen Maßregeln ergeben, können durch die folgenden Mittel gedeckt werden, welche die Conferenz ebensowohl für die neuen Einrichtungen an den Mosesquellen, als für die Vermehrung des dem Sanitätsconseil unterstehenden Personals empfohlen hat:

a) Für den Fall der Zustimmung der Mächte: Hinausschiebung des Inkrafttretens der Khedivialverfügung vom 28. December 1896 (welche den Zeitpunkt des Inkrafttretens des reducierten Tarifs der Leuchtthurmabgaben auf den 1. Juli 1897 festgesetzt) bis zu dem Zeitpunkte, wo der Unterschied zwischen dem Ertrage des gegenwärtigen und demjenigen des reducierten Tarifes die Summe von 4000 ägyptischen Pfund erreicht hat. Die so gewonnene Summe wird für außerordentliche Ausgaben (neue Einrichtungen bei den Mosesquellen) angewiesen.

b) Für die ordentlichen Ausgaben (Vermehrung des Personals) jährliche Anweisung einer Summe von 4000 ägyptischen Pfund an den Sanitätsconseil durch die ägyptische Regierung. Diese Summe kann zum voraus entnommen werden von dem dieser Regierung zur Verfügung stehenden Überschuss aus der Leuchtthurmverwaltung. Jedoch wird von dieser Summe der Ertrag einer in El-Tor zu erhebenden Zuschlags-Quarantänetaxe von 10 Piastern Tarif pro Pilger abgezogen.

Sollte die ägyptische Regierung Anstand nehmen, diesen Theil der Ausgaben zu übernehmen, so werden die in dem Sanitätsconseil vertretenen Mächte sich mit der Khedivialregierung ins Einvernehmen setzen, um die Betheiligung dieser letzteren an den vorgesehenen Ausgaben zu sichern.

Zusatzerklärung

zum internationalen Sanitäts-Übereinkommen vom 19. März 1897.

Erklärung.

Da die Signatarmächte des am 19. März 1897 zu Venedig abgeschlossenen internationalen Sanitätsübereinkommens die Nothwendigkeit erkannt haben, den Artikel 35 des Specialreglements „Maßnahmen an Bord der Pilgerschiffe“, welches dem Capitel I des dem genannten Übereinkommen angeschlossenen allgemeinen Reglements eingefügt ist, abzuändern, um ihn mit dem Artikel 11 desselben Reglements in Übereinstimmung zu bringen, erklären die hiezu von ihren bezüglichen Regierungen gehörig ermächtigten Unterzeichneten Folgendes:

Der Artikel 35 des vorbezogenen Specialreglements wird folgendermaßen abgeändert:

„Jeder Capitän, welcher überführt wird, ohne Anwesenheit eines in Gemäßheit der Vorschriften des Artikels 11 bevollmächtigten Arztes, und eventuell eines zweiten solchen, Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 300 türkischen Pfund.“

Diese Erklärung ist der gesetzgebenden Körperschaft in jenen Staaten zur Genehmigung vorzulegen, in denen diese Genehmigung vorgeschrieben ist; sie tritt in Wirksamkeit, sobald die sie betreffenden Ratificationen in der für das Übereinkommen, auf welches sie sich bezieht, vereinbarten Form in Rom ausgetauscht sein werden.

